

170 ЛЕТ ЗАВОДУ «КРАСНОЕ СОРМОВО»

ДИРЕКТОР И ЕГО ВРЕМЯ

**Краткая иллюстрированная
история завода
в цифрах, фактах, событиях**

Н. Новгород - Сормово
2019 г.

МУЗЕЙ ИСТОРИИ ЗАВОДА
«КРАСНОЕ СОРМОВО»



Авторы проекта и составители

Ю.К. МЕНЬЩИКОВ, Г.А. ИЛЕСКИН

Редакционный совет музея:

В.М. Гершман, С.Н. Леонов,
Г.А. Илескин, Ю.К. Меньщиков, В.Н. Суторов

Редактор Г.А. Илескин

Консультант Т.В. Корягина

Технический редактор Н.Г. Куликова

М.Н. Першин
Генеральный директор
ПАО «Завод «Красное Сормово»



Нашему старейшему российскому судостроительному предприятию - заводу "Красное Сормово" в 2019 году исполняется 170 лет.

Пройден долгий и сложный путь - от Нижегородской машиностроительной фабрики до публичного акционерного общества "Завод "Красное Сормово", от строительства забежек до создания уникальных танкеров и сухогрузов.

Книга "Директор и его время. Краткая иллюстрированная история завода в цифрах, фактах, событиях" интересна и познавательна, в ней впервые взгляд на события дан через призму руководства и управления заводом.

Эта книга о директорах, трех десятках людей, которые держали руль управления заводом на протяжении 170 лет: от первого управляющего А. И. Узатиса (руководил заводом с 1849 по 1871 год) до генерального директора Н.С. Жаркова, который стоял во главе предприятия с 1984 по 2018 год.

Имена многих руководителей завода, таких как А.П. Мещерский, Е.Э. Рубинчик, Н.Н. Смеляков, М.А. Юрьев, Н.Е. Леонов и др. остались в истории развития отечественной промышленности.

История нашего завода неразрывно связана с историей страны, и завод переживал вместе с ней бури и потрясения, революции и войны, национализацию и приватизацию, кризисы, взлеты и падения. Но во все времена завод был и остается одним из столпов государства, его арсеналом.

Сормовский завод - в числе тех предприятий России, по деятельности которых оценивается экономическая мощь государства, его научно-технический уровень и потенциал. И во многом это достигнуто благодаря умелому руководству со стороны директоров завода, которые, как опытные лоцманы, вели корабль-завод через рифы и препятствия к поставленной цели.

В книге нет подробных биографий руководителей, но есть цифры, факты и события, которые свидетельствуют об их таланте и выдающихся организаторских способностях.

Какими общими качествами обладали сормовские директора, люди, которые умели принимать правильные решения в любой экстремальной ситуации?

Это, прежде всего - лидеры, целеустремленные и ответственные, профессионалы, обладающие высокими личностными и деловыми качествами, патриоты своей страны и своего завода. И хотя каждый из них является яркой индивидуальностью, их объединяет одно - беззаветная преданность своему делу.

ДИРЕКТОРСКИЙ КОРПУС ЗАВОДА "КРАСНОЕ СОРМОВО"

"Соблюдая в точности свое самостоятельное и независимое производство, фабрика не искала за границей исполнителей этого дела. Помня правило, что дело рождает деятелей, она обошлась русскими средствами: нашла русских руководителей работ, а с развитием дела нашлись русские мастеравые и материалы ..."

"Морской сборник". 1853 г.

Авторов-составителей этой книги давно занимает вопрос: какова роль директора на заводе, насколько он самостоятелен в выборе политики предприятия, в решении стратегических вопросов.

Заводом всегда управляли наемные директора, люди подотчетные хозяевам или членам правления Акционерного Общества, советский период не был исключением.

Вот два примера. Даже в кризисный момент, когда многотысячная толпа разъяренных рабочих в 1899 году била окна директорского дома, который находился на территории завода, требуя заработную плату, директор Ф.А. ФОСС неоднократно телеграфировал в Правление АО, покорнейше прося выслать деньги для расчетов с рабочими. А в далеком Петербурге, судя по всему, не спешили. Отчаянные мольбы быстрее были услышаны губернатором, который ввел на завод войска для подавления бунта. Будь директор подлинным хозяином ресурсов, до забастовки дело бы не дошло.

Это один пример несамостоятельности директора завода в решении даже оперативных вопросов, а сколько таких покорнейших прошений написано Сормовскими директорами по большим и малым нуждам. В заводском музее хранится немало копий таких писем в Правление АО. Неизвестно, правда, насколько часто исполнялись директорские просьбы, но, наверняка, было немало случаев, когда они отклонялись.

А вот другой пример - из советской действительности. Противники плановой экономики одним из главных аргументов ее несостоятельности называют подавление инициативы на местах. Все решалось в Москве - Госплане, Министерствах, а то и в ЦК КПСС. И

это правда. Большинство проектов подводных лодок строились на заводе под неусыпным контролем ЦК и даже Политбюро. А в годы Великой Отечественной войны выпуском танков на заводе интересовался сам Верховный Главнокомандующий тов. Сталин. Рассказывают, что однажды ночью он позвонил директору завода Рубинчику. Был, как всегда, краток - сказал всего одну фразу. Но какую! - "БУДУТ ТАНКИ - БУДЕТ РУБИНЧИК, НЕ БУДЕТ ТАНКОВ - НЕ БУДЕТ РУБИНЧИКА".

Возможно, тов. Сталин так и не говорил, и это всего лишь народный фольклор. Да суть и не в том, что сказал Главнокомандующий. Директор и так знал, что за срыв важнейшего задания Рубинчика не будет не только на заводе.

И вот представьте, что в 1943 году, тяжелом, переломном году, в кабинет директора завода пришел молодой, амбициозный инженер, которому поручено следить за техническим качеством танковых деталей, и просит разрешения заняться разработкой судна на подводных крыльях. Как мы сегодня знаем, что этим долговязым юношей был вчерашний выпускник политеха Ростислав Алексеев.

Как должен был поступить директор Рубинчик? Как бы поступил каждый из нас на его месте? В лучшем случае, устало бы прочитал нотацию о несвоевременности момента, о трудностях на фронте, о необходимости работать над выпуском боевых машин. А мог бы и наорать на глупого юнца и выгнать взащей. Ан, нет. Рубинчик серьезно выслушал и сразу понял, что такие суда после Победы будут востребованы. А в Победе он не сомневался.

И предложил компромиссный вариант. Два часа в день (кто-то утверждает, что три часа - не в том суть!) Алексеев может заниматься своим проектом, после смены, разумеется. Пусть подберет пару-тройку таких же энтузиастов и занимает полузаброшенный сарай на берегу Волги.

Вот вам и плановая экономика. И без разрешения ГКО директор взял на себя ответственность в эти трудные для страны и для завода дни.

Конечно, и в дореволюционные, и в советские времена было немало других примеров, когда директора принимали стратегические

решения - удачные и не очень. Многое, если не все, зависело от личности директора, от умения масштабно мыслить и рисковать.

А таких директоров - стратегов государственного масштаба на заводе было немало. Как в дореволюционные, так и в советские времена. Только знаем мы о них очень мало.

Есть в музее стенд "Директора завода", на котором - фотографии директоров и даты их руководства заводом.

Из 30 имен фотографии 7 директоров отсутствуют на этом стенде, потому что не нашли их. Мы не знаем, к сожалению, как выглядел сын потомственного судостроителя Константин Михайлович ОКУНЕВ. Нет фотографий Ф.О. АШТОНА, К.И. РЕЙНЕРА. Их отсутствие еще как-то можно объяснить давностью лет, недостатками делопроизводства. Но у нас отсутствуют фото директоров 1930-х годов (П.Ф. ЛАВРЕНТЬЕВА, А.Ф. ЕФРЕМОВА). И уж совсем необъяснимо, что только недавно пустующее место на стенде заняло фото директора Н.И. СМИРНОВА. Он сменил легендарного Рубинчика и полтора года возглавлял "Красное Сормово", а затем был переведен директором Кировского (Путиловского) завода, в последние годы жизни возглавлял Ленсовет.

В свое время были попытки найти его фото в нижегородских архивах, но они успехом не увенчались. Обшарили многие официальные сайты С-Петербургской мэрии и близких к ним структур - и везде пусто. Вроде бы не репрессирован - времена были не те, а о Н.И. Смирнове и его деятельности на посту председателя Ленсовета скупые строчки: "при нем широко развернулось жилищное строительство в Ленинграде". И все - без фото. Недавно повезло - портрет масляными красками выполнен для галереи Петербургских градоначальников. Ныне фоторепродукция заняла свое место на стенде.

И все-таки не верится, что фотографии директоров исчезли полностью. Беда в том, что музей не занимается поисковой работой - нет ни средств, ни людей для работы в Петербургских и Московских архивах. Зато есть широкое поле деятельности для молодых ученых, аспирантов, студентов и вообще энтузиастов.

За более чем полуторавековую историю заводом руководили чуть более 40 (сорока) - управляющих, директоров, членов коллегий. Это были живые люди со своими особенностями характера, сильными сторонами и слабостями, привычками и пристрастиями. Они имели различный жизненный и производственный опыт, обладали своим стилем руководства, формами и методами управления. А вот сказать о большинстве из них, кроме общих фраз, к сожалению, мы ничего не можем.

10 директоров представлены лишь фамилиями и датами их руководства заводом. Даты, кстати, восстановлены эмпирическим путем. Листая копии книг приказов, работники музея определяли, когда появляется новая фамилия в подписи очередного приказа. При этом у нас нет гарантии, что книги эти полные и нет в них пропущенных документов.

Свежайший пример. В ноябре 1939 года был освобожден директор И.В. Мочалов, а новый директор Д.В. Михалев был назначен в январе 1940 года. Целых полтора месяца завод оставался без руководителя? Такого быть не может. Должен же кто-то исполнять директорские обязанности. Однако на это "белое пятно" в истории завода долгое время не обращали внимания ни краеведы, ни историки.

Но вот однажды год-полтора назад на имя директора завода пришло письмо из С-Петербурга, которое было передано в музей. В нем содержалась просьба помочь собрать материалы о Павле Петровиче Перовском, который в 1930-х годах, работая в Наркомате в Москве, одновременно исполнял обязанности директора завода. К сожалению, ни в музее, ни в других заводских службах никаких сведений об этом человеке не оказалось. А для нас это стало открытием. После тщательной проверки сведений работники музея пришли к выводу, что именно Перовский П.П. выполнял директорские обязанности в ноябре-декабре 1939 года.

Менее всего мы знаем о директорах дореволюционной поры. Их было одиннадцать. О шестерых никакими сведениями не располагаем, а то и вовсе знаем только инициалы, в лучшем случае - имя и фамилию.

РЕЙНЕР К.И. - около 2 лет (1884 - 1886 гг)
АШТОН (Франс - ?) Федор Осипович - 8 лет (1875 - 1883 гг)
ВОРОНЦОВ Владимир Васильевич - 12 лет
(Горный инженер, 1885 - 1897 гг),
МОСКВИН Николай Дмитриевич - 5 лет
(Инженер-технолог, 1907 - 1912)

А ведь это были высокообразованные инженеры, в основном русского происхождения. Были и иностранцы, но они заметного следа в судьбе и делах завода не оставили. А может, и здесь мы, по обыкновению своему, оказались ленивы и не любопытны?

Возможно, причину "белых пятен" в директорском корпусе надо искать в оценке роли личности в истории. В советские времена эту роль то преувеличивали, то принижали. Все зависело от большой политики. Считалось, что до революции заводом управляли эксплуататоры - капиталисты. И о них ничего хорошего сказать было нельзя. После революции директорам тоже не везло. Гегемоном был пролетариат, а "гнилая интеллигенция" не заслуживала особого внимания.

Но почему-то и в дореволюционные времена личность директора тоже не находила достойного отражения в истории Сормовского завода?

Знакомясь с историей того или иного предприятия, Сормовский завод не исключение, мы получаем в первую очередь более или менее полную информацию о том, что сделано за тот исторический период, какая продукция и сколько её выпущено. Перечисляем наиболее значимые образцы изделий, виды, модели. Гордимся, если наше изделие не имеет аналогов в мире, в стране или в отрасли, превосходит по техническим характеристикам.

Получается, что уникальные буксиры, землечерпалки и пароходы-дворцы, сухогрузы и танкеры, подводные лодки и спасательные аппараты строились сами по себе, без участия человека.

Но это, так сказать, лирическое отступление. Вернемся к теме. А она, несмотря на многочисленные "белые пятна" в директорском корпусе завода, обширна и интересна. Невозможно рассказывать обо всех руководителях завода в обзорном очерке, остановимся лишь на некоторых из них, наиболее ярких и неординарных.

Первым строителем завода и его управляющим был Алексей Иванович УЗАТИС (1849-1870), горный инженер, автор изданного учебника по горному делу. Уже это говорит, что за постройку Сормовской машинной фабрики взялся человек незаурядный, широко образованный, в то же время энергичный, предприимчивый, по-хозяйски практичный.

Трудно даже представить, что на этом поприще Узатис прослужил 21 год.

А что это значит? Узатис забил первые колышки будущей фабрики, кстати, сначала сам же и выбрал место для неё, прошел путь поиска надлежащего участка, выполнил нелегкую процедуру покупки земли и оформления купчей. А через 21 год, в 1870 году, на месте столетних дубов, гудел, шумел гигантский по тем временам завод - современнейшее по технической оснащенности предприятие, известное на всей Волге своими уникальными судами.

Много на этом пути было трудных и крупных дел, в которых Узатис не только принимал непосредственное участие, но и душу вкладывал в дело. Помимо верфи при нем были созданы машиностроительное и металлургическое производства (заводы), построены десятки цехов и мастерских, отобраны и выписаны или заказаны станки и оборудование не абы какое - по тем временам новейшее. Например, первые 18 металлообрабатывающих станков были выписаны из Бельгии. Управляющий должен был знать, что именно они - лучшие были в те времена.

Фактически именно он, Алексей Иванович Узатис, и является основателем и создателем Сормовского завода.

Но это место в истории занял другой человек - грек Дмитрий Егорович БЕНАРДАКИ - владелец Сормовского завода. Личность тоже незаурядная, в своем роде талантливая. Не каждому удастся, испробовав многие поприща предпринимательской деятельности, везде добиваться успехов, сколотить огромный капитал. Стать настолько значимой фигурой, что сам император приезжал на вокзал, чтобы встретить гроб с телом Бенардаки. А великий Н.В. Гоголь наделил чертами характера Бенардаки одного из героев поэмы "Мертвые души".

Вершиной деятельности и лебединой песней Узатиса в Сормове стало строительство первой в России мартеновской печи.

Славу первооткрывателя получил, естественно, хозяин завода - Бенардаки. Но можно смело говорить, что руководил строительством, поддерживал инженера Износкова, создавал ему условия для успешного строительства, конечно, Узатис. Без его участия, вряд ли бы это новое и неизведанное дело имело успех, стало работать, принося хозяину прибыль, а заводу славу. К сожалению, мартеновская печь для Бенардаки и Узатиса стала последним детищем. Бенардаки в том году умер, а незадолго до его смерти покинул завод Узатис, открыв свое дело на Ташинских заводах.

Узатис передал бразды правления достойному преемнику, а вот наследники Бенардаки не сумели сохранить отцовские капиталы.

Вторым директором завода стал Константин Михайлович ОКУНЕВ (1870-1875 гг.). Константин Михайлович принадлежал к категории скромных патриотов и великих тружеников

Под его руководством в 1871 году на Сормовском заводе был сконструирован и построен новый тип товаро-пассажирского парохода "Переворот", который несколько десятилетий был образцом для строящихся судов.

Вслед за "Переворотом" с Сормовской верфи сошли еще два однотипных парохода - "Николай Бенардаки" (1872 г.) и "Миссисипи" (1874 г.).

К сожалению, мы больше ничего не знаем об этом человеке: ни о его образовании и восхождении к высокой должности, ни о последующей судьбе. А ведь был он, очевидно, человеком незаурядным. Об этом можно судить хотя бы по тому, что руководить крупным заводом ему доверил сам Бенардаки. А он не только хорошо разбирался в людях, но и имел чутье на таланты. Вот только таланты его наследниками тоже оказались не востребованными.

Интересной личностью был Алексей Павлович МЕЩЕРСКИЙ (1900-1905 гг)

Он окончил Петербургский горный институт. Будучи студентом, ездил на практику на Урал и за границу - в Бельгию и Фран-

цию. 20 августа 1896 года А.П. Мецкерский был принят старшим инженером при заводууправлении Сормовского завода с вознаграждением 5 000 рублей в год. По тем временам жалование достойное.

В апреле 1900 года он вступает в должность управляющего Сормовскими заводами.

Он убирает немцев с руководящих должностей под предлогом незнания и плохого знания русского языка, из-за чего возникают, мол, производственные недоразумения в ущерб заводу. На самом же деле убрал тех мастеров-иностранцев, которые наиболее рьяно эксплуатировали рабочих.

При нем развивается паровозостроение и мостостроение, строится первый в мире дизель-электроход "Вандал". Завод в это время выпускает продукции более 50 наименований.

В 1903 году он повысил наиболее квалифицированным рабочим зарплату на 20%, Неслыханное дело в то время. Велось строительство больницы, школы, Спасо-Преображенского собора.

В 1905 году А.П. Мецкерский покинул Сормово и стал директором - распорядителем Коломенского завода, затем - председателем концерна "Коломна- Сормово".

После революции Мецкерский не раз арестовывался, видимо, за отказ работать на большевиков. У него был свой взгляд на дальнейшее развитие послереволюционной промышленности. И взгляды эти настолько расходились с революционными теориями большевиков, что Ленин назвал его архижуликом. С такой характеристикой дорога ему была известна. Но удалось бежать за границу. О полном опасности ночном переходе по льду Финского залива рассказала дочь Нина Кривошеина. К сожалению, в 2-х томах ее воспоминаний она посвятила только несколько туманных абзацев о жизни в Сормове.

Мецкерский поощрял морально и материально рьяных работников. Знаем сормовскую семью, где до сих пор хранится семейная реликвия - массивные карманные часы деда Матвея с благодарственной гравировкой от директора Мецкерского. Часы золотые, между прочим.

С 1 августа 1918 года все права директора завода перешли к коллегии заводоуправления. Революция выдвинула своих лидеров пролетарского происхождения.

О коллегиальном правлении заводом будет сказано особо, хотя о членах коллегий сведений тоже мало. Этот эксперимент не оправдал себя не только в армии, но и в промышленности. Да и первые послереволюционные годы и гражданская война поставила завод на грань выживания. Но именно в эти годы (1919 - 1922) сормовичи буквально вручную собрали первый отечественный танк "Борец за свободу тов. Ленин" и еще 14 боевых машин. А кроме того одели в броню около сотни судов (пароходы, буксиры, баржи), превратив их в боевые корабли Волжской военной флотилии.

Да еще подготовили 15 бронепоездов, которые отчаянно сражались на многочисленных фронтах гражданской войны.

О трудностях того периода написано немало, но, пожалуй, более всего поражает документ, хранящийся в Областном архиве, - протокол заседания Коллегии Заводоуправления, на котором среди очередных производственных вопросов рассматривалась просьба о приобретении коробки чертежных карандашей для конструкторов, работающих над танком.

В 1921 году коллегиальное управление в промышленности было заменено единоначалием. И первым "красным директором" стал сормовский рабочий Николай Дмитриевич ДАНИЛОВ (1921-1922 гг). Он, имея образование в пределах реального училища, стал одним из лучших красных директоров в стране. Газета "Правда" осенью 1922 года посвятила Н.Д. Данилову целую страницу.

Другим талантливым выдвиженцем из рабочей среды стал второй "красный директор" Василий Иванович КУРИЦЫН, переведенный с Навашинской судовой верфи.

Директором завода он был дважды - в 1922-1927 гг. и в 1932-1933 гг. В 1932 году в связи с отставанием Сормовского промышленного комбината снова возглавил этот коллектив. Пробыв на директорском посту полтора года, он восстановил утраченные позиции предприятия

Однако не все директора пролетарского происхождения оказались на высоте.

Коренной сормович Иван Васильевич МОЧАЛОВ (1937-1939 гг.) проявил себя как способный организатор на уровне начальника цеха. А вот должность директора для него оказалась не по плечу. Вернулся на должность начальника цеха.

Но уже перед войной росла и крепла советская техническая интеллигенция, которая проявляла свои способности на производстве. Один из них - незаслуженно забытый и недооцененный потомками директор завода Дмитрий Васильевич МИХАЛЕВ (1940-1942 гг.). Это ему пришлось прилагать нечеловеческие усилия по выполнению Приказа № 1 о переводе производства на массовый выпуск танков Т-34. Это он провожал первую колонну танков в октябре 1941 года в бой под Москву.

Человек малообщительный, внешне мрачный и неприветливый, отличался крутым нравом, резкостью, был требователен к себе и другим. Современники отмечали, что он был справедлив, принципиален, любил прямоту суждений.

В памяти сормовичей более всего сохранилось имя директора военных лет Ефима Эммануиловича Рубинчика (1942-1949 гг.). Сейчас мало осталось людей, кто работал под его началом, но и сегодня ветераны помнят его пламенные речи об особенных людях - сормовичах, о старейшем заводе "Красное Сормово". Говорил он об этом так проникновенно и горячо, что ни у кого не возникало сомнений в его искренности. Он полюбил завод, Сормово, сормовичей. Это подтверждает и его дочь Валентина Ефимовна, ныне живущая в Германии, но постоянно поддерживающая связь с Сормовом. Кстати, сормовичи, живущие в Германии, Израйле и других странах продолжают считать себя сормовичами. И это радует.

Как хотелось бы рассказать обо всех директорах завода, но отсутствие сведений о них не позволяет этого сделать. Естественно, о директорах послевоенного периода мы знаем больше, в музее хранятся и документы, и воспоминания о них.

Как уже отмечалось, руководили заводом люди разные. По опыту и образованию, по характеру и темпераменту, умению общаться с людьми. Были руководители коммуникабельные и замкнутые, одних считали крутыми и не воспринимающими чужих мнений, другие оказывались мстительными и злопамятными, третьи взрывными, но отходчивыми. Об одних в Сормове ходят легенды, других поминают недобрым словом, о существовании третьих успели забыть.

Среди незаурядных личностей Сормовских директоров особое место занимает Николай Николаевич СМЕЛЯКОВ (1950-1955 гг.).

Он не судостроитель, а металлург. Он сумел поднять непрофильную для завода отрасль на такую высоту, что "Красное Сормово" встало вровень с передовыми металлургическими предприятиями не только страны, но и мира.

При его непосредственном участии завод превратился не только в крупную базу морского судостроения, но и в центр освоения технологии непрерывной разливки стали. Было налажено серийное производство подводных лодок пр. 613. (каждые 10 дней со стапелей спускалась подводная лодка). Строились буксиры, теплоходы "Большая Волга", бензоналивные баржи, землечерпательницы, землесосы.

26 мая 1955 года вошла в строй первая в СССР промышленная установка непрерывной разливки стали (УНРС). Группе работников завода, в том числе и Н.Н. Смелякову была присуждена Ленинская премия.

В годы его руководства было много сделано по благоустройству территории завода, района и улучшению жилищно-бытовых условий сормовичей, он был инициатором строительства 4-х корпусов общежитий-интернатов и многоквартирных домов в центре Сормова.

Будучи зам. министра внешней торговли, написал ряд книг-размышлений о развитии советской промышленности, о внедрении технических новинок и организации производственных процессов в капиталистических странах. Его книга "Деловая Америка" долгие годы была настольной книгой для директоров советских предприятий.

Одним из ярких руководителей послевоенного времени был директор завода Михаил Афанасьевич Юрьев (1960-1974 гг.).

Многие ветераны его еще помнят. Человек он был неординарный, колоритный, не лишенный артистического дара. Он умел зажигать людей, обладал оптимизмом и умением ладить с высоким руководством. И любил напоминать о своем близком знакомстве с сильными мира сего. Выступая перед заводским партхозактивом любил не нарочито заметить: "Вчера поздно вечером звонил мне Алексей Николаич..." И все понимали, о ком речь ... о Председателе Совета Министров СССР А.Н. Косыгине.

Был такой звонок или не был - не проверишь. Но для Юрьева, казалось, преград не было. Он мог разрешить любую ситуацию, преодолеть любые препятствия, вывести завод из трудного положения. Даже авария на АПЛ в 1970 -м не помешала Юрьеву вскоре стать Героем Социалистического Труда, а завод получил пятую высокую награду - незадолго до этого учрежденный орден Октябрьской Революции.

Николай Ефимович Леонов (1974-1984 гг.), сменивший Юрьева на посту директора, был полной его противоположностью. Недавно сын его Сергей Николаевич опубликовал книгу воспоминаний отца, перед читателями предстает вдумчивый, способный инженер и организатор производства, болеющий за завод и порученное дело.

"Вот если бы каждый директор оставил нам свои воспоминания", - мечтают краеведы.

В мае 2014 года исполнилось 30 лет пребывания Николая Сергеевича Жаркова на посту Генерального директора завода "Красное Сормово". Это своеобразный рекорд, достойный если не Книги рекордов Гиннеса, то уж регионального аналога - вполне.

Конечно, личность Н.С. Жаркова весьма интересная, но не пришло еще время оценивать его деятельность как директора. И тем не менее, сказать о нем и его деятельности попытались его коллеги-директора, ветераны завода и члены действующей команды, представители вышестоящих структур и заказчики.

По инициативе Московских структур и собственников предприятия была подготовлена подарочная книга к 75-летию Н.С.

Жаркова, в которой люди, долгие годы работавшие и работающие с ним, раскрыли многие его черты характера и приемы управления.

Будучи в числе составителей этого издания, можем честно сказать, что собирать материалы приходилось в условиях большой секретности - потому что мы не без основания опасались, что Жарков, узнав о таком подарке, мог бы запретить заниматься такой ерундой. А после такой оценки вряд ли бы кто из его соратников захотел писать или давать интервью в книгу.

Говорят, подарок стал приятным сюрпризом для юбиляра. А для истории завода - ценным историческим материалом об одном из директоров, к счастью, не последнем.

А вот еще штрих, характеризующий директоров вообще и Жаркова в частности. Один из столпов столичной тележурналистики в своей пасквильной программе произнес такую фразу о Жаркове: сам не ворует и другим не дает. И такая оценка директору была дана в разгар жесткого сражения за завод. В годы, когда "прихватизировали", а точнее воровали, сверху донизу, все и всё. Страна была на грани распада, власть парализована. Крупнейшие гиганты советской индустрии разваливались один за другим, средние и малые предприятия даже не брались в расчет. Нелегко было и "Красному Сормову", но завод продолжал работать. А все потому, что на капитанском мостике стоял директор-государственник.

Не всем нравились такие люди, конфликты с местной властью не шли на пользу предприятию. Прежние заслуги не вспоминались. Но и тут директор не прогнулся ради собственных благ.

Но время все расставило по своим местам, и награда нашла героя. В день 80-летия Генеральному директору завода "Красное Сормово" Николаю Сергеевичу Жаркову Президент России В.В. Путин лично вручил в Кремле орден "За заслуги перед Отечеством" II степени.

Как было хотелось иметь в музее сборники материалов обо всех директорах завода. По крайней мере, реально собрать материалы о последних 5 - 7 руководителях: РУБИНЧИКЕ, ЮРЬЕВЕ, СМЕЛЯКОВЕ, ЛЕОНОВЕ, МОЧАЛОВЕ, ЛЯПИНЕ. Одному биографу написать такой труд сложно или невозможно. И

здесь нужны энтузиасты. Будем надеяться, что они со временем найдутся. Начало этой серии пусть положат книги "Легендарный директор легендарного завода", "Страницы жизни директора завода" и эта книга-альбом "Директор и его время".

Однако наш рассказ о капитанах производства будет не полным, если мы обойдем вниманием ближайших их сподвижников и помощников на разных уровнях производственного процесса. Как свита делает короля, так и директора характеризует его окружение - умелые организаторы производства, талантливые инженеры, смекалистые работники.

Вновь обратимся к истокам, когда были посеяны первые семена трудовых династий и сормовских традиций. Уже в 1853 году в ведущих петербургских изданиях той поры - журнале "Отечественные записки" (1853, №2) и журнале "Морской сборник" (1853, №4) почти одновременно появляются разные по объему, но очень схожие по оценкам материалы о судостроении на Волге. Оба автора не сговариваясь, особо подчеркивают, что в России появилось новое предприятие, которое из русских материалов, умом русских инженеров и руками русских умельцев строят паровые суда, которые по качеству не уступают иностранным, а по экономическим показателям значительно превосходят их.

Первые мастеровые и рабочие новой судостроения, расширяя и укрепляя профессиональные традиции волжских судостроителей, сормовичи, со свойственной им сметкой и талантом, начали строить пароходы и теплоходы, машины, котлы, мостовые конструкции

Летопись завода хранит многие известные фамилии: Матвей Иванович Курицын, Николай Федорович Вялов, Иван Яковлевич Третьяков, Афанасий Дмитриевич Некоркин, Андрей Федорович Красильников, медники Кокушкины, пудлинговщики Плечковы, прокатчики Годяевы, судостроители Бояркины, Сухонины, Ляпины, Загребины и другие.

Достойный вклад в историю завода внесли талантливые инженеры и механики: Михаил Михайлович Окунев, Александр Гаврилович Некрасов, Яков Яковлевич Лазарев, Николай Васильевич

Кабачинский, Василий Иванович Калашников, Бронислав Сигизмундович Малаховский, Густав Васильевич Тринклер, Николай Николаевич Кутейников.

В 1930 году председатель ВСНХ В.В. Куйбышев в одном из своих докладов сказал: "...с первых дней Советской власти соромовский пролетариат стал надежным резервом и кузницей кадров для всех участков советского строительства". Сормовичи учились сами и учили других.

В годы восстановления народного хозяйства, пятилеток, завод "Красное Сормово" помогал оснащать старые и новые предприятия машинами, прокатными станками, буровым оборудованием, паровозами, вагонами, речным транспортом.

В Великую Отечественную войну 1941-1945 гг, все свои силы и знания, опыт и талант, сормовичи отдали Великому делу Победы, поставляя на фронт танки, снаряды, подводные лодки.

В послевоенные годы, последовательно реконструируя и модернизируя производство, освоили строительство скоростных пассажирских судов на подводных крыльях, грузовых теплоходов типа "река-море", самых современных атомных и дизельных подводных лодок, глубоководных спасательных аппаратов, крановых судов и железнодорожных паромов, большую номенклатуру речных и морских танкеров, товаров для населения.

На заводе выросла целая плеяда талантливых рабочих, инженеров, руководителей, таких, как Герои Социалистического труда Николай Иванович Анищенко, Иван Павлович Белов, Сергей Николаевич Бодров, Владимир Петрович Воробьев, Тимофей Григорьевич Галанин, Вячеслав Васильевич Пайщиков, Александр Петрович Удалов, Михаил Афанасьевич Юрьев, Герой России - Николай Иосифович Кваша.

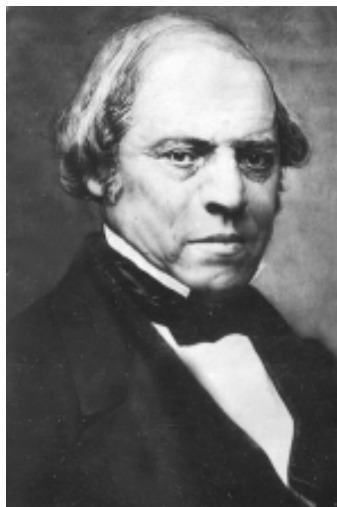
Многие специалисты завода стали Лауреатами Ленинских и Государственных премий, награждены орденами и медалями СССР и России.

Имена Григория Ивановича Кузьмина, Ефима Эммануиловича Рубинчика, Владимира Владимировича Крылова, Николая Николаевича Смелякова, Вячеслава Михайловича Керичева, Ростислава

Евгеньевича Алексева, Павла Александровича Черноверхского, Альберта Абрамовича Животовского, Николая Ефимовича Леонова, Николая Сергеевича Жаркова тесно связаны со славой и авторитетом завода.

Имена многих сормовичей увековечены в названиях улиц и площадей, на обелисках и памятниках, мемориальных досках и знаках. На бортах многих судов, построенных заводом, гордо читаются имена известных тружеников предприятия.

Директор и люди, его окружающие, их взаимодействие и взаимовлияние и на результаты труда - это тема особая и малоизученная. Оставим ее ученым и краеведам для будущих изысканий. А мы предлагаем перелистать 170-летнюю историю старейшего завода, стоя на капитанском мостике корабля, имя которому ЗАВОД "КРАСНОЕ СОРМОВО".



БЕНАРДАКИ
Дмитрий Егорович
1799 - 1870

Основатель и хозяин
Сормовского завода

Д.Е. Бенардаки, грек по национальности, родился в 1799 году в Таганроге. В 1819 году поступил на службу в гусарский полк. В 1823 году в звании поручика был уволен со службы и занялся предпринимательством. Основной его деятельностью стали винные откупа. В 1830 году Бенардаки переехал в Петербург. Деньги, нажитые на откупах, он вкладывал в приобретение золотых приисков в Амурской области, недвижимости и промышленных предприятий. В год основания Сормовского завода был владельцем десяти заводов и фабрик. По описанию современников, он был умен, образован, пользовался большим авторитетом и уважением в Греции и России, имел многочисленные награды этих двух государств. По инициативе Д.Е. Бенардаки в 1849 году была основана компания Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства, которая стала основательницей Сормовского завода. С 7 мая 1854 года компания стала именоваться Камско-Волжским акционерным пароходным обществом. Значительную часть акций этого общества скупил Д.Е. Бенардаки. В 1859 году в России разразился очередной экономический кризис. Камско-Волжскому пароходному обществу пришлось прибегнуть к распродаже значительной части своего имущества вместе с машинной фабрикой, которую 3 февраля 1860 года купил Д.Е. Бенардаки. Так он стал единоличным хозяином Сормовского завода. Умер Д.Е. Бенардаки 28 мая 1870 года в Висбадене. Похоронен в церкви, построенной им в Санкт-Петербурге на Литовском проспекте.

БЕНАРДАКИ И ЕГО НАСЛЕДНИКИ



А.Е.Бенардаки



Д. Е. Бенардаки (1799-1870)



Вера Дмитриевна
Тале-Аран-Перигор
де Бенардаки



Константин Дмитриевич
Бенардаки



Мария Августовна
Бенардаки



Екатерина Дмитриевна
д'Аск
Бенардаки



Дом Д.Е. Бенардаки
в Петербурге



Греческая церковь,
построенная Бенардаки

2. ХРОНИКА. ФАКТЫ. СОБЫТИЯ.

НАГРАДЫ ЗАВОДА

1860 - 1870 гг.	Бронзовая медаль
1871 - 1875 гг.	Большая Золотая медаль Бронзовая медаль.
1875 - 1883 гг.	Право ставить на продукцию изображение Герба Российской империи Большая Золотая медаль Бронзовая медаль.
1884 - 1896 гг.	Право ставить на продукцию изображение Герба Российской империи Большая Золотая медаль Большая Золотая медаль Бронзовая медаль.
1897 - 1900 гг.	Большая Золотая медаль Большая Золотая медаль Большая Золотая медаль Бронзовая медаль.
1901 - 1907 гг.	Большая Золотая медаль Большая Золотая медаль Большая Золотая медаль Бронзовая медаль.
1908 - 1913 гг.	Большая Золотая медаль Большая Золотая медаль Большая Золотая медаль Большая Золотая медаль
1937 - 1939 гг.	Орден Трудового Красного знамени
1942 - 1949 гг.	Орден Ленина Орден Ленина Орден Отечественной войны I ст.
1955 - 1958 гг.	Большая золотая медаль
1961 - 1974 гг.	Орден Октябрьской революции

ВЕХИ ИСТОРИИ

- 1849-1853 Нижегородская машинная фабрика
Владелец - Волжское буксирное и заводное пароходство
- 1854-1860 Сормовский завод
Владелец - Камско-Волжское пароходное общество
- 1860-1870 Сормовский завод
Владелец - Беардаки Дмитрий Егорович
- 1871-1875 Сормовский завод
Владелец - Акционерное общество «Сормово»
- 1875-1883 Сормовский завод
Владелец - Опекунский совет при Императоре
- 1884-1896 Сормовские заводы
Владелец - Акционерное общество механических, чугунолитейных, судостроительных, паровозо и вагоностроительных, сталелитейных и железоделательных заводов «Сормово»
- 1897-1900 Сормовские заводы
Владелец - Акционерное общество «Сормово»
- 1901-1907 Сормовские заводы
Владелец - Акционерное общество «Сормово»
- 1908-1913 Сормовские заводы
Владелец - Акционерное общество «Сормово»
- 1914-1917 Сормовские заводы
- 1918 Сормовский завод
Высший Совет Народного хозяйства
- 1919-1920 Сормовский завод
Государственное объединение машиностроительных заводов (ГОМЗа)
- 1921-1922 Сормовский завод
Государственное объединение машиностроительных заводов (ГОМЗа)
- 1922-1927 Завод «Красное Сормово»
Государственное объединение машиностроительных заводов (ГОМЗа)
- 1927-1930 Завод «Красное Сормово»
Государственное объединение машиностроительных заводов (ГОМЗа)

1930-1933	Комбинат «Красное Сормово» Главное управление «Главречтранс»
1933-1936	Завод «Красное Сормово» Главное Управление промышленности речного судостроения
1937-1939	Завод «Красное Сормово» Наркомат судостроительной промышленности
1940-1942	Завод «Красное Сормово» Наркомат танковой промышленности Наркомат судостроительной промышленности
1942-1949	Завод «Красное Сормово» Наркомат танковой промышленности Министерство транспортного машиностроения Министерство судостроительной промышленности
1949-1955	Завод «Красное Сормово» Министерство судостроительной промышленности
1955-1960	Завод «Красное Сормово» Управление Судостроительной промышленности Горьковского Совета Народного Хозяйства
1961-1974	Завод «Красное Сормово» Министерство судостроительной промышленности
1974-1988	Завод «Красное Сормово» Министерство судостроительной промышленности
1988-1994	ПО «Завод «Красное Сормово» Концерн Морского кораблестроения
1994-2005	ОАО «Завод «Красное Сормово» Холдинг «Объединенные машиностроительные заводы» (ОМЗ) «Морские и нефтегазовые проекты» (МНП)
2006-2019	Объединенная судостроительная корпорация
с 2015 г	АО «Завод «Красное Сормово»
2016 - по н.в.	ПАО «Завод «Красное Сормово» Объединенная судостроительная корпорация

КАМСКО - ВОЛЖСКОЕ
ПАРОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО

Нижегородская машинная фабрика

Управляющий
УЗАТИС
Алексей Иванович

1849 – 1853 гг

Техническое руководство
Бельгийские инженеры.
Окунев М.М.



На Волге. Начало 1850-х годов. Рис. Э. Галка

УЗАТИС

Алексей Иванович

Управляющий заводом в 1849-1870 гг.



Один из организаторов компании "Нижегородская машинная фабрика и Волжское буксирное и завозное пароходство".

По образованию А.И. Узатис - горный инженер, известный ученый среди специалистов горного дела. Автор первого в России "Курса горного искусства" (1843). Демидовская премия Петербургской Академии наук (1844).

Отставному майору корпуса горных инженеров Алексею Ивановичу Узатису было поручено выбрать место под строительство

завода и управление им..

После покупки земельного участка, сразу же началось строительство завода, и осенью 1849 года предприятие начало работать.

Корпуса первых пароходов изготовлялись из дерева. Все металлические части, паровые котлы и механизмы, включая паровые машины для строящихся судов, изготовлялись собственными силами на своем заводе. С 1850 года началось строительство буксирных пароходов.

В 1851 году завод начал строить корпуса пароходов из железа. Крупная партия судов строилась для Каспийского моря по заказу Морского Министерства. Всего было построено десять колесных пароходов и три винтовые шхуны.

В 1858 году был построен паровой землечерпальный снаряд, первый на Волге, железоперелочный цех, начала строиться первая в России мартеновская печь.

В начале 1870 года Бендардаки назначил нового управляющего заводом, так как А.И. Узатис занялся самостоятельным предпринимательством.

21 июля 1849 года Балахнинский уездный суд утвердил купчую на участок земли: «начиная от межи государственных крестьян козинской волости, деревни Сормово, вниз по течению от реки Волги, вдоль правого ее берега ...».

В донесении за 1850 год балахнинский земский исправник сообщал: «Машинная фабрика устроена в течение лета и осени 1849 года по проекту отставного майора Алексея Ивановича Узатиса и расположена в трех зданиях: главное (среднее) двухэтажное, нижний этаж каменный, верх — деревянный, в одном из боковых зданий помещается котельное, в другом литейное и кузнечное отделения; еще особо — пять жилых флигелей и сараи».



В 1840-годах на Волге трудилось до 600 тысяч бурлаков.



На план-макете в музее истории завода «Красное Сормово», показано место, где начинался Сормовский завод.



Первый сормовский
пароход - кабестан
«Астрахань»

За первые 4 года Машинная фабрика построила 22 деревянных и железных пароходов (5 кабестанов, 7 забежек, 10 буксиров).

Первенец — пароход кабестан «Астрахань» (длина 80 м, ширина 17 м, борт — 3 м, ни грузов, ни пассажиров не перевозил, а тащил баржи г/п до 600000 пудов, поднимаясь вверх по реке при помощи ходового троса и завозного якоря (забрасываемого вперед по курсу специальным буксирчиком — забежкой).

Техническое руководство строительством судов (сначала из деталей и узлов, присланных из Бельгии) осуществлялось бельгийскими специалистами и членом корпуса русских инженеров, судостроителем Михаил Михайловичем Окуневым.

Первоначально на фабрике работало чуть более 90 человек. Фабрика занимала площадь в 13 гектаров.



КАМСКО-ВОЛЖСКОЕ
ПАРОХОДНОЕ ОБЩЕСТВО

**Сормовский завод
(Машинная фабрика, судостроительная
верфь, железо-перделочное производство**

Управляющий
УЗАТИС
Алексей Иванович
1854 – 1860 гг

Техническое руководство
Окунев М.М.



Пароход «Александръ» (1860)



Буксирный пароход

В 1854 - 1860 гг. на судовой верфи построили и сдали заказчикам 32 судна, в т.ч.

4 колесных буксиро-грузо-пассажирских парохода типа «Минин» (200 л.с.). Первые пароходы были оборудованы двумя пассажирскими каютами в трюме (мужская и женская).

Первая в России речная землечерпательница. (для порта в Астрахани)

Длина — 30,5 м.

Ширина — 7,63 м

Силовая установка — 20 л.с.

Производительность — 95 м³/час

13 военных транспортов для Каспийской военной флотилии: колесных мощностью 240 л.с., 5 колесных мощностью 320 л.с., 4 винтовых мощностью 320 л.с., Вооружение — 4 орудия.

Транспорты «Хивинец» (в 1877 г), «Персиянин» (в 1866 г) прошли капитальный ремонт



Примечание: В связи с отсутствием фотографий и чертежей Сормовских судов, на стр 34 показаны суда бельгийской постройки 1860-х годов

В 1857 году на фабрике построили современный железо-перелочный цех с прокатным станом и ножницами. С этого времени сормовичи использовали в производстве металл собственной переработки.

На заводе было занято 1350 работающих.

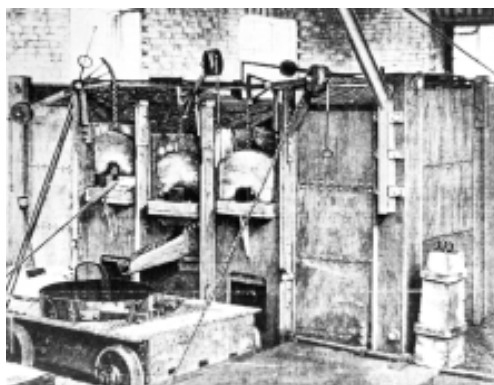
ВЛАДЕЛЕЦ ЗАВОДА
БЕНАРДАКИ ДМИТРИЙ ЕГОРОВИЧ

Сормовский завод

Управляющий
УЗАТИС
Алексей Иванович

1860 - 1870 гг

Техническое руководство
Некрасов А.Г. , Беляев Ф.С.

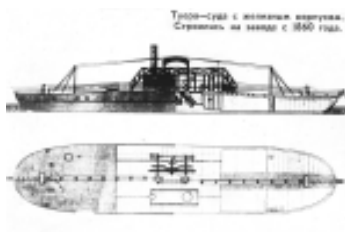


Первая в России мартеновская печь. 1870 г.



Судостроитель А.Г. Некрасов

В эти годы на заводе построено 28 судов в т.ч. по заказам цепного пароходства суда типа «Туер». (На дно реки с быстрым течением укладывалась цепь. Большой барабан с паровым приводом поднимал цепь со дна на палубу туера в носу и опускал ее в воду с кормы, создавая туеру возможность двигаться вверх по течению и буксировать грузовые баржи грузом до 70 000 пудов. Вниз по реке на судне ставились съемные рули, гребные колеса. Паровые машины от 60 до 180 л.с. Команда до 30 человек. Скорость вверх против течения до 3 верст/час.).



Склады использовались до начала 1950 годов

А этот период завод построил на верфи деревянные склады (устройства подъема на берег для ремонта судов), что резко расширило товарные возможности предприятия.

В 1870 году под руководством талантливого инженера-металлурга Износкова А.А. введена в эксплуатацию первая в России сталеплавильная печь по методу Сименса-Мартена. Сормовичи получили возможность самим вырабатывать корабельный металл, тянуть проволоку, ковать гвозди, отливать гири и т.д.

На Всероссийской промышленной выставке 1870 года в г. Санкт-Петербурге, товарные стальные болванки сормовичей были отмечены Бронзовой медалью.

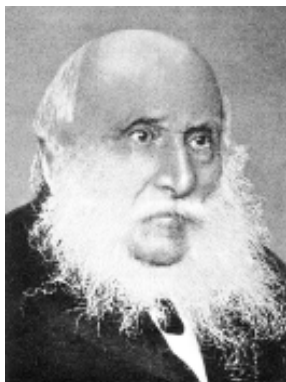


На заводе отливались многотонные заготовки

К 1870 году завод освоил изготовление и продажу по контрактам: газовые сварочные машины, нагревательные печи, паровые прокатные станы, паровые молота и шоботы для них.



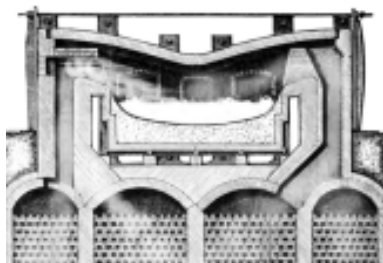
У ИСТОКОВ МАРТЕНОВСКОГО ПРОИЗВОДСТВА



Пьер Мартен



Вернер фон Сименс



Узел дружбы металлургов
Сормовского и Кировского
заводов

Организаторы мартеновского производства на Сормовском заводе



Инженер
Н.Н. Износков



Инженер
А.А. Кузнецов



Первый сталевар
Я.И. Плечков

ВЛАДЕЛЕЦ ЗАВОДА
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «СОРМОВО»

Сормовский завод

Управляющий
ОКУНЕВ
Константин Михайлович

1870 – 1875 гг

Техническое руководство
Некрасов А.Г. Окунев К.М.



Первый на Волге двухпалубный пароход «Переворот»

ОКУНЕВ

Константин Михайлович

Директор завода в 1870-1875 гг.

Сын известного судостроителя Михаила Михайловича Окунева, который руководил строительством новых железных судов на Сормовском заводе.

Константин Михайлович принадлежал к категории скромных патриотов и истых тружеников, чьи выдающиеся способности направлялись на благо Родины. Он был прост в обращении с подчиненными, справедлив и одновременно требователен к ним, на заводе пользовался уважением.

К.М. Окунев был человеком творчески деятельным. Под его руководством в 1871 году на Сормовском заводе был сконструирован и построен новый тип товаро-пассажирского двухпалубного парохода "Переворот", который несколько десятилетий был образцом для строящихся судов.

Вслед за "Переворотом" с Сормовской верфи сошли еще два однотипных парохода - "Николай Бенардаки" (1872 г.) и "Миссисипи" (1874 г.).

В 1872 году началась постройка на территории Сормовского завода вагонного цеха и связанных с ним колесной, деревообделочной, бандажной мастерских.

Разразившийся в 1873-1875 годах промышленный кризис основательно потряс российскую экономику. Не обошел он и Сормовский завод. Однако в дело вмешалось правительство. С 11 апреля 1875 года по указанию царя над заводом была учреждена опека.

Общероссийский кризис в эти годы привел к резкому сокращению выпуска продукции (сдано заказчикам всего 7 судов, в т.ч. пассажирский пароход «Переворот»).

Двухпалубный товаро-пассажирский пароход «Переворот» (сдан в 1871 г) построен по проекту ТБ завода (К.М.Окунев, А.Г.Некрасов).

ТТД: длина 80,6 м, ширина 12,85 м, скорость 16,5 км/ч, 2 паровые машины – 580 л.с. груз – 190т.

В каждой каюте вода и паровое отопление. Салоны отделаны картинами, набранными из перламутра, имелся буфет. Широкая открытая прогулочная терраса окружала всю вторую палубу. Каждый пассажир имел отдельное спальное место.

В 1872 году передали заказчики однотипный «Бенардаки». В 1874 г. сдали заказчику «Миссисипи».



Пароход «Миссисипи»

Для расширения профиля завода строится вагонный цех: колесная, дерево-обделочная, бандажная мастерские, ставится более мощное оборудование. В 1873 начал работу колесопрокатный цех.

В 1872 г. на Московской политехнической выставке, Сормовской стали была присуждена Большая Золотая медаль.



В СУДОЯМЕ СОРМОВСКОГО ЗАВОДА

конец XIX века - начало XX в.



Судояма № 2-
Собачья площадка



Достройка судов



СУДОЯМА



ВЗРЫВ ПЕРЕМЫЧКИ

ВЛАДЕЛЕЦ ЗАВОДА
ОПЕКУНСКИЙ СОВЕТ ПРИ ИМПЕРАТОРЕ.

Сормовский завод

Директор
АШТОН
Федор Осипович

1875 - 1883 гг

Техническое руководство
Лазарев Я.Я. Смит Леонард



АШТОН

Федор Осипович

Директор завода в 1875-1883 гг.

В 1875 году в период экономического кризиса над заводом была учреждена опека. Опекуны сменили руководство завода.

Вместо К.М. Окунева, всеми уважаемого на заводе человека, был поставлен Франс Аштон, подданный Соединенных Штатов. Завод получил казенный заказ на 3 тысячи железнодорожных вагонов.

На Всероссийской промышленно-художественной выставке 1882 года в Москве за вагоны заводу была присуждена высшая награда царской России - право изображения Государственного Герба. В 1882 году на заводе снова разворачивается судостроение, прекратившееся в 1874 году.

По указанию Аштона на заводе были введены обязательные "Правила рабочих и мастеровых". Рабочий день устанавливался продолжительностью в 12,5 часов, обеденный перерыв - один час.

В связи с резким сокращением заказов на суда интенсивно развивается вагонное производство. С 1876 по 1880 гг. сормовичи изготовили 6628 единиц подвижного состава.



Товарный вагон

В 1882 г. в Москве проходила XV Всероссийская промышленная и художественная выставка. Сормовский завод представил экспонаты:

- пассажирский кресло-кроватьный вагон 1 класса,
- вагон-ледник для перевозки мяса.

За свою продукцию Сормовский завод был удостоен высокой награды: право изображения на изделиях Государственного Герба России.



В эти годы на заводе построили судостроительный цех, ввели в строй новый деревообрабатывающий цех.

На заводе работало от 2500 до 4000 человек.



ПЕРВЫЕ ПУБЛИКАЦИИ В ПЕЧАТИ О СОРМОВСКОМ ЗАВОДЕ



МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ВЫДАВАЕТСЯ
ВОЕННОМЪ ТРЕХМЪ КОМПЕТЕНТЪ.

—
Томъ IX.
№ 4.

—
АВГУСТА.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
Въздана въ типографіи Военнаго Кабинета въ Петербурѣ.
1868.



О НИЖЕГОРСКОЙ ВАШИВНОЙ ФАБРИКѢ.

Письмо къ редакціи Морского Сборника.
Дорожной Журналъ Сборникъ 1868 года, в которомъ помещено въ № 2-омъ, стр. 181, не избывая сказать, что пожелавъ и пожелавъ и въ томъ же номерѣ (статья о нижегородской фабрике) весьма любопытнаго характера. Слыша, что вы знаете о фабрике, былъ смущенъ въ виду изъ статьи, какъ много то

Ваша статья о фабрике, которую вы назвали «Нижегородской фабрикой», я прочелъ и въ самомъ деле весьма любопытнаго характера. Слыша, что вы знаете о фабрике, былъ смущенъ въ виду изъ статьи, какъ много то

— 936 —
[Далше
представленныя нижегородской фабрике въ томъ же номерѣ
изъ статьи: описать статью въ томъ же номерѣ, какъ
выше, выходя изъ предположенія, что фабрика въ томъ
же, какъ и вы знаете, въ томъ же номерѣ, что и статья
въ томъ же номерѣ, въ томъ же номерѣ, въ томъ же номерѣ
и, какъ вы знаете, въ томъ же номерѣ, въ томъ же номерѣ
и, какъ вы знаете, въ томъ же номерѣ, въ томъ же номерѣ.
— 936 —
20 Марта
1868 года.

ВЛАДЕЛЬЦЫ ЗАВОДА
Акционерное общество механических,
чугунолитейных, судостроительных, паровозо и
вагоностроительных, сталелитейных и
железоделательных заводов «Сормово».

Сормовский завод

Директор
РЕЙНЕР К.И.

1883 – 1885 гг

Техническое руководство
Некрасов А.Г., Калашников В.И.



„Муромец“ — пароход в деревянном корпусе с задним расположением кают. 1905.

РЕЙНЕР К. И.

Директор завода в 1883-1885 гг.

В 1883 году в России разразился новый промышленный кризис. Производство Сормовского завода вступило в стадию спада. Сумма валового дохода предприятия снизилась по сравнению с 1879 года на 35,7% и продолжала снижаться .

Одинадцать его цехов с механическим оборудованием почти бездействовали. Металлургические цехи работали всего по 5-6 месяцев в году, а остальные и того меньше.

Незавидное положение сложилось и у тех, кто на протяжении трех-летнего периода поддерживал едва теплившуюся деятельность завода. Расценки срезались под самый корень. Месячный заработок наиболее квалифицированных рабочих не превышал 15-20 рублей. Наличных денег вообще не выдавали. В обращении полностью укоренилась "харчевая записка".

23 мая 1883 года на сормовском заводе произошла первая открытая забастовка. Причиной была задержка заработной платы за полных три месяца.

В эти годы завод построил и сдал 2 служебных парохода «Межень» и «Шексна» по 120 л.с.



Вагон для перевозки пива

По заказу судовладельца Альфонса Зевеке на Сормовском заводе были построены пароходы американского типа - заднеколесные. Они были легкими с небольшой осадкой, но тихоходными. По этой причине суда не получили дальнейшего распространения на Волге.

Заднеколесный пароход в деревянном корпусе «Магдалена», (длина 68,5 м, ширина 6,4 м, высота борта 2,44 м, 240 л.с.)



Пароход заднеколесный американского типа «Альфонс Зевеке»

ПАРОХОДЫ, ПОСТРОЕННЫЕ В КОНЦЕ XIX века



Пароход «Колумб» (1894)



Пароход «Князь», 1899



ВЛАДЕЛЬЦЫ ЗАВОДА
Акционерное общество механических,
чугунолитейных, судостроительных, паровозо и
вагостроительных, сталелитейных и
железоделательных заводов «Сормово»

Сормовский завод

Директор
ВОРОНЦОВ
Владимир Васильевич

1885 – 1897 гг.

Техническое руководство
Некрасов А.Г., Калашников В.И.



Павильон Сормовского завода
на Всероссийской выставке 1896 года
в Н.Новгороде

ВОРОНЦОВ

Владимир Васильевич

Директор завода в 1885-1897 гг.

Горный инженер В.В. Воронцов заступил в должность директора Сормовского завода в конце 1885 года. Отличался крутым и властным нравом.

В 1886 году завод начал оживать после кризиса, толчок к этому был дан строительством судов для Каспийского моря.

В 1887 году со стапелей сошла шхуна "Минин". К весне 1891 года было построено уже 14 морских судов.

С 1 июля 1894 году завод перешел во владение хозяев трех крупнейших банков, которые создали акционерное общество "Сормово". Новые хозяева вложили миллионные средства на переоборудование завода. На заводе было организовано паровозное производство.

В 1896 году Главный выставочный комитет Всероссийской торгово-промышленной выставки в Нижнем Новгороде вторично присудил Сормовскому заводу за его продукцию право изображения государственного герба.

В 1897 году начала работать на заводе электрическая станция.

В.В. Воронцов просил правление акционерного общества освободить его от должности директора Сормовского завода до истечения договорного срока. Его просьба была удовлетворена.





Император Николай II

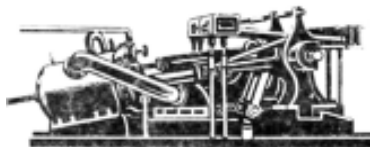
В эти годы завод построил и сдал 22 судна, в т.ч.

4 товаро-пассажирских парохода типа «Механик Приемский»: (Длина 57,6 м, ширина 6,4 м, высота борта 2,44 м, 240 л.с. - 14 наливных шхун для Каспийского моря типа «Минин», различные буксирные пароходы.



Шхуна «Павел» 1893 г

Под руководством механика Калашникова В.И. завод создает и строит прогрессивные конструкции паровых машин: новые 2-х коленчатые машины с тройным расширением пара (1888); машины четверного расширения, машины для Московского водопровода.



На Промышленной и сельскохозяйственной выставке в г. Н.Новгороде, Императорское Техническое общество «...за отлично выполненный пароходный вал...» наградило завод Большой Золотой медалью.

В 1896г. Главный выставочный комитет Всероссийской Промышленно-художественной выставки в г. Нижнем Новгороде, постановил: - «Предоставить Сормовским заводам право изображения на продукции Государственного Герба:

Присудить заводам Большую Золотую медаль.



Пароходная шхуна, построенная в 1882 году.



Нефтеналивная шхуна
«Алейдаръ Усейновъ» (1892)



Построен новый чугунолитейный цех (12600 м²), Построен механический цех (18000 м²). В 1895г. завод получил разрешение на изготовление паровозов. Начинается строительство комплекса паровозостроительных цехов и мастерских.



На заводе работает — 8 500 чел.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «СОРМОВО»

Сормовский завод

Директор
ФОСС

Федор Андреевич

1897 – 1900 гг

Техническое руководство
Некрасов А.Г., Малаховский Б.С.



Паровоз типа «Компаунд»

ФОСС

Федор Андреевич

Директор завода в 1897-1900 гг.



На заводе продолжается строительство вагонов и паровозов. Развивается судостроение.

В связи с пуском паровозного цеха в Сормово потянулось много кадровых высококвалифицированных рабочих из Питера, Москвы, Коломны и других дальних мест. В 1899 году в Сормове работало уже 10 748 человек.

Велик был наплыв в Сормово и неквалифицированных рабочих.

В 1898 году открыты воскресные курсы для взрослых рабочих. В 1897 году открыта заводская столовая, в которой с 17 марта 1898 года стала работать бесплатная библиотека - читальня а так же самодеятельный театр.

Фосс Ф.А. был освобожден от должности директора Сормовского завода по личной просьбе.



Крейсер «Астрабад» для Каспийского моря.

Крейсер «Астрабад». 1900 г.

В 1897-1900 годах на судовой верфи построено и продано заказчикам 31 судно, в т.ч.:

Крейсер для Каспийской военной флотилии «Астрабад»: (длина 126 футов, ширина 22 ф, осадка 7,6 ф, водоизмещение 325,6 т, машина 500 л.с., компаунд Сормовского завода, котлы — 2 шт на 4 топки, средняя скорость 12,3 узл. Приемный акт подписан в декабре 1900 г.)



Пароход-буксир «Судостроитель Некрасов»

4 грузопассажирских парохода типа «Царь» для общества «По Волге.» (длина 81 м, ширина 10,6 м, борт 3,2 м, машины — 1000 л.с.)

Буксирный пароход «Судостроитель Некрасов».



Буковский паровоз «Михаил Щеголов». 1897г.
Промыслов И.И. с 1985 по 1997гг. - директор Сормовского завода.

Создано паровозостроительное производство: возведены: паровозомеханический, механосборочный, паровозокотельный, полускатный, колесный, арматурный цехи; построены новые корпуса чугуно- и фасонно-литейного цехов, построен пристрой к кузнице, расширена электростанция. Производство рассчитывалось на 120 паровозов в год.



Первый сормовский

Паровоз №1 испытан на ходу 21 апреля 1898 году, а с составом — 21 мая (товарный локомотив серии ОД).

В 1900 г. создан котельно-мостовой цех, который кроме мостовых пролетов изготавливал: поворотные круги для ж/д, резервуары, башенные краны, угле-перегрузатели для портов, конструкции для крыш вокзалов, банков, выставок и т. п.



Мартеновские печи перевели на нефтяное отопление, в кузнечном цехе заработал гидравлический пресс, в котельном цехе внедрялись гидравлическая клепка и пневматическая чеканка.



Молебен в честь



Строительство моста

Впервые в России освоили изготовление бурильного инструмента для нефтяных скважин: бурильные станки, штанги, кольца для обсадных труб и т.д.



Буровой станок для скважин - 1900 г.

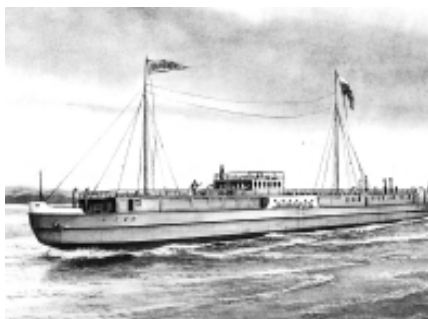
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «СОРМОВО»

Сормовский завод

Директор
МЕЩЕРСКИЙ
Алексей Павлович

1901 – 1905 гг

Техническое руководство
Малаховский Б.С., Тринклер Г.В.



Нефтеналивная самоходная баржа -
дизель-электроход «ВАНДАЛ». 1903 г.

МЕЩЕРСКИЙ

Алексей Павлович

Директор завода

с 26.04 1900 года по 01.07.1905 года



А.П. Мещерский окончил Петербургский горный институт. Будучи студентом ездил на практику на Урал и за границу - в Бельгию и Францию, хорошо говорил по-французски и недурно по-немецки. 20 августа 1896 года А.П. Мещерский был принят старшим инженером при заводоуправлении Сормовского завода с вознаграждением по 5000 рублей в год.

В апреле 1900 года вступает в должность управляющего Сормовскими заводами.

А.П. Мещерский добивается 10 миллионного вклада в новое строительство и преобразование завода. При нем развивается паровозостроение и мостостроение, строится первый в мире дизель-электроход "Вандал". Завод в это время выпускает продукции более 50 наименований.

Велось строительство корпуса больницы, школы, Спасо-Преображенского собора.

В 1905 году А.П. Мещерский покинул Сормово и стал директором-распорядителем Коломенского завода. Затем стал председателем концерна Коломна-Сормово.



Виды войс. транспорта 1901 г. г. г.
 В центре: «Аракс», вдали — мачты других кораблей, расположенных в доке
 на Сормовском мысу.

В 1901-1907 гг. сормовичи построили и сдали заказчикам 87 кораблей и судов, в т.ч.:

Суда для Военно-морского ведомства:

Военный транспорт «Аракс»; 1901 г. (длина 52 м, ширина 8,55 м, борт 4,88 м, мощность 940 л.с.)



Сторожевые катера для Черноморского флота.
 Изготовлены заводом № 200 в Сормовике на ЧСФ по железной дороге.

Сторожевые катера для Черноморского флота ВМС. (Длина 18 м, ширина 2,74 м, борт 1,85 м, мощность 150 л.с., тип «Сторожевой»). Отправлены на ЧФ по железной дороге.



Катер «Ксения» для Черноморского флота.
 Длина 52,7 м, ширина 9,15 м, борт 4,5 м, осадка 3,05 м, водоизмещение 792 м³, площадь парусов 766 м², паровая машина 120 л.с., паровой котел, рефрижераторная машина прачечная, вентиляция, хлебопекарня.)

Винтовая парусно-моторная учебная шхуна «Великая княгиня Ксения Александровна» 1904 г. (Длина 52,7 м, ширина 9,15 м, борт 4,5 м, осадка 3,05 м, водоизмещение 792 м³, площадь парусов 766 м², паровая машина 120 л.с., паровой котел, рефрижераторная машина прачечная, вентиляция, хлебопекарня.)



Два вертикальных 4-цилиндровых паровых двигателя
1900 г. с. 260-262

В 1900 г. заключили контракт с ВМС на изготовление на крейсер «Очаков», поставку, монтаж и сдачу на корабле: 2 вертикальные 4-цилиндровые паровые машины тройного расширения, мощностью 19500 л.с. с бронзовыми гребными валами; 16 водотрубных котлов, 29 паровых машин с насосами и вентиляторами, 18 паровых насосов, трубопроводы, запчасти. Общий вес заказа — 1200 т.

В апреле-мае 1905 г. на корабле закончен монтаж, 8,9,11 ноября — ходовые испытания. Скорость 22 узла.



Дизель-электроход «Сармат»

В 1903 г. на построенную для фирмы «Братья Нобель» баржу «Вандал» установили впервые двигатели внутреннего сгорания с принципом электродвижения, аналогичную установку провели на барже «Сармат», - эксплуатация первых в мире танкеров-дизель-электроходов доказала их надежность и перспективность.



Канонерская лодка «Монголь» для р. Амур. 1907.

Начато строительство для Амурской военной флотилии паровых канонерских винтовых лодок типа «Монголь».

Длина 54,8 м, ширина 8,33 м, борт 1,96 м, осадка 0,61-0,72 м, водоизмещение 180-217 т, паровые машины 2 x 225 л.с., паровые котлы, 2 гребных винта, скорость 11 узлов, вооружение: 1 x 75 мм, 1 x 120 мм. Экипаж — 66-82 чел. Головной корабль прошел все испытания на Волге.

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «СОРМОВО»

Сормовский завод

Директор
ПРИЕМСКИЙ
Николай Николаевич

1905 – 1907 гг

Техническое руководство
Малаховский Б.С., Тринклер Г.В.



Землечерпательница «Волжская-20»

ПРИЕМСКИЙ

Николай Николаевич

Директор завода в 1905- 1907 гг.



Впервые в заводской документации Н.Н. Приемский упоминается в 1899 году как заведующий механическим отделом.

По образованию он - горный инженер. В 1904 году Н.Н. Приемский является Главным механиком завода, главой Главного технического бюро с жалованием 12 тысяч в год. (Директор в то время получал 1 250 рублей в месяц, квалифицированный специалист в пределах 100 рублей в месяц).

С 1 июля 1905 года на место переведенного в Правление акционерного общества заводов "Сормово" А.П. Мещерского директором завода назначается Н.Н. Приемский, "горный инженер, коллежский советник".

Впервые вопрос о состоянии здоровья Н.Н. Приемского встает в июле 1906 года, тогда исполняющим обязанности директора завода был назначен А.А. Мицкевич. С 1 января 1907 года Н.Н. Приемский уволен с должности директора завода по состоянию здоровья.

В годы руководства заводом Н.Н. Приемского развивалось судостроение, паровозо- и вагоностроение, мостостроение. Для морского Министерства были построены сторожевые катера, которые отправлялись на реку Амур. Строился снарядный цех.

2 пожарных судна
(«Самара», «Царев»)
Плавучий маяк
«Среднежемчужный».



Пожарное судно
«Царев» («Гаситель»)

Землечерпательницы:
«Волжская — 20», «Терская».



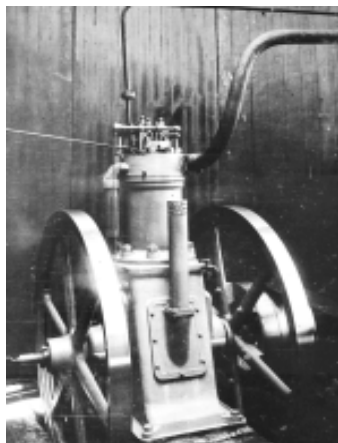
16 пассажирских пароходов («Ка-
рамзин», «Ломоносов», «Граф» и т.д.)

«Евгений»

Сормовичи получили разрешение на
выпуск для нужд населения и торговли
клейменных гирь.



Сормовские гири



Двигатель Бронса

На заводе организовано бюро тепловых двигателей (Тринклер Г.В.), которое занималось разработкой трехцилиндровых компрессорных неперевёрнутых ДВС по 120 л.с. питали 3 гребных электродвигателя с работой на винты, для танкера грузоподъемностью 820 т. (75 х 9,5 х 1,83) м.



Паровоз № 1000

На заводе строились паровозы для широкой и узкой колеи. В 1905 сдали ж/д паровоз № 1000.



■ Б.С. Малаховский

В 1907-1908 годах было организовано паровозотехническое бюро. Его возглавил Бронислав Сигизмундович Малаховский, талантливый инженер.

КОНЦЕРН
«КОЛОМНА - СОРМОВО»

Сормовский завод

Директора
МОСКВИН
Николай Дмитриевич

1907 – 1912 гг

Техническое руководство
Тринклер Г.В., Барановский Ф.А., Кабачинский Н.В.



Пароход «Н.В. Гоголь». 1911

МОСКВИН

Николай Дмитриевич

Директор завода 1907 - 1912 гг.



В ноябре 1907 году Правление акционерного общества "Сормово" пригласило инженера-технолога Н.Д. Москвина на должность директора завода.

В 1906 -1909 годах промышленность России переживала период упадка. Сормовский завод с трудом переживал этот период. Крупных заказов в 1906-1909 годах было очень мало. В Сормове сильно выросла безработица. Да и занятые в цехах в течение месяца фактически обеспечивались работой на 10 -15 дней. В 1,5-2 раза сократилась выплавка стали и чугуна, выпуск прокатных, кованных и других изделий.

Некоторое улучшение в деятельности завода наступило только в 1911 году. Численность рабочих поднялась до 8,6 тысяч. На российские железные дороги поступил новый тип сормовского паровоза с маркой "С", спроектированный конструкторами завода.

В 1908 -1909 годах со стапелей сошло на воду 26 судов. Выполнялись заказы по постройке шести больших почтово-пассажирских пароходов для волжского бассейна, винтового парома для Рязано-Уральской железной дороги и морского нефтеналивного теплохода "Русь". Самый высокий уровень в судостроении был достигнут в 1911 году. В это время на заводе был создан мощный караван судов для засыпки нефтеносного участка Биби-Эйбатской бухты в районе Баку. Он состоял из плавучего трубопровода и 14 вспомогательных судов.



Канонер. лодка «Орочанин»

В эти годы завод построил и сдал заказчикам 117 кораблей и судов, в т.ч.:

Сдали все суда для Амурской военной флотилии: (десять канонерских лодок, плавучий кран, док, буксир, баржа),



«Михаил Кривичевский» (1909)

В 1907 году начато изготовление первых золотопромышленных драг для приисков.



Пароход «Баянь» (1912)

В 1911 г. сдали заказчику (Северное пароходство) пароход «Н.В. Гоголь» (400 л.с.). В 2018 г. пароход прошел очередной ремонт и снова ушел в рейс с отдыхающими - 107-я навигация. (Завод «Звездочка» г. Северодвинск).



Землесос на Каспий

Караван дноуглубительных судов (4 землесоса, 4 буксира, шаланды для грунта, плавучие пульпопроводы, разрыхлитель грунта, понтоны и т.п.) для работ по засыпке Биби-Эйбатской бухты на Каспии.

Грузопассажирские пароходы типа «Марианна» (длина 80,8 м, ширина 8,55 м, борт 3,05 м, мощность - 900 л.с.).



Пароход «Александр» (1909)

В 1911 г. сормовичи спроектировали (Малаховский Б.С.) и построили головной паровоз серии «С». Он имел 3 ведущих оси (1-3-1), диаметр колес 1830 мм., давление пара 12 атм, вес 78 т, скорость — 100 км/ч.



Паровоз серии «С» - «Гончая Малаховского»

19 марта 1911 г. приемная комиссия подписала акт приемки в серию. Паровозы использовали даже в курьерских поездах.



Буксир «Святогор»

В 1907 — 1910 г.г. построили три 50-тонных плавучих крана (для себя, в Ревель, на Амур.)



50-тонный кран для Ревеля

Количество работающих: до 10 500 чел.

КОНЦЕРН
«КОЛОМНА - СОРМОВО»

Сормовский завод

Директор
ИВИЦКИЙ
Виктор Палладиевич

1912– 1914 гг.

Техническое руководство
Тринклер Г.В., Барановский Ф.А.,
Кабачинский Н.В.



Сухогрузный теплоход «Данилиха» (1913)

ИВИЦКИЙ

Виктор Палладиевич

Директор завода в 1912-1914 гг.

Завод продолжал строить вагоны, паровозы, суда, двигатели "Бронса", "Лиценмайер-Сормово", паровые машины.

В 1913 году Сормовский завод построил товарный сухогрузный теплоход "Данилиха", самый крупный на Волге по грузоподъемности. Выпускались исключительные по убранству дворцы-пароходы, такие как "Граф", "Баян". "Витязь". По заказам военно-морского ведомства был изготовлен плавучий док для Кронштадта, гребные винты и валы для миноносцев, патронные ящики, выючные приспособления и так далее.

15 марта 1914 года В.П. Ивицкий был освобожден от должности директора Сормовских заводов в связи с переходом на службу в Правление акционерного общества.

В 1913 г. завод спроектировал, построил и сдал первую в России самодвижущуюся сухогрузную баржу г/п 800 т «Данилиха» (проект КБ завода).

(Длина 85,5 м, ширина 14,5 м, борт 3,35 м, силовая установка — коломенские ДВС 2 x 150 л.с., осадка — 1,0 м., скорость 12 км/час. В мелководье с грузом доходила до Москвы).



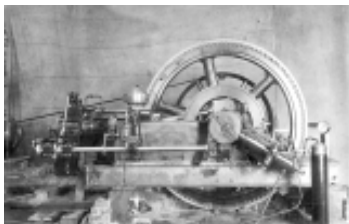
Землечерпательница

Строились вагоны-самоходы (оборудованы котлом и паровой машиной).



Вагон самоходный

Расширяется выпуск двигателей внутреннего сгорания. В 1911 г. приобретено право на выпуск ДВС системы Дизеля. В 1912 г. получено право на сборку ДВС системы «Юнкерс». Получено много наград: в 1910 г. — 3 золотые медали за ДВС, в 1912 г. — Большая Золотая медаль в Баку.



ДВС «Литценмайер - Сормово»



Пароход «Витязь»

Товаро-пассажирские пароходы «Баян», «Витязь»: (длина 85,5 м, ширина 9,3 м, борт 3,2 м, паровые машины тройного расширения 2*600 л.с., 2 паровых котла пролетной системы, с перегревателем пара системы Ноткина, скорость 23 км/час, груз — 600 т, стоимость 205000 руб., 189 мест в каютах, 350 мест общих. В каютах шкафы для платья, вода, паровое отопление, отделка салонов по эскизам художника Лиштвака.)



Пароход «Витязь».
Салон 1 кл.



Пароход «А.П. Мещерский»

Перед первой мировой войной на Сормовском заводе были построены пароходы-дворцы, поражавшие пассажиров великолепной отделкой и удобствами. На многие годы они стали гордостью Волжского речного флота.

КОНЦЕРН «СОРМОВО - КОЛОМНА»

Сормовский завод

Директор
ХРЕННИКОВ
Сергей Александрович

1914 – 1918 гг

Техническое руководство
Аппак И.Е. Субботин А.М.

13 сентября 1917 г. особое совещание при Временном правительстве принимает решение: взять завод под Государственный контроль. Комиссаром назначен Н.М. Блюмкин.



В снарядной мастерской

ХРЕННИКОВ

Сергей Александрович

Директор завода 1914 — 1918 гг.



Последний дореволюционный директор С.А. Хренников - горный инженер, обладал особенной производственной хваткой. С.А. Хренников хорошо разбирался в металлургии и судостроении, был всесторонне развит, занимался спортом.

Он был сторонником демократических методов руководства, человеком решительным и справедливым. В то же время он являлся представителем старой высоко образованной администрации, был ставленником А.П. Мещерского, членом совета акционеров общества "Коломна - Сормо-

во".

В марте 1917 года по рекомендации А.П. Мещерского и при участии С.А. Хренникова был создан Совет директоров всех предприятий Нижнего Новгорода и губернии для организации контрдействий против требований рабочих и даже приказов Министерства труда, декретов правительства Керенского.

С 1 августа 1918 года все права директора завода перешли к коллегии заводоуправления.



Землесосная «Волжская-9»

В годы первой мировой войны сор-
мовичи сдали заказчикам 94 плавсред-
ства, в т.ч.:

3 кабельных судна для ВМС
по 750 л.с.,

Ледорез «Молодец»
для Каспийского моря,
Землесосная
«Волжская 3».



Мост через Волгу у Свяжска



Мост в Лужниках

Закрyто мостовое производство: с
1900 по 1915 г. построено 850 мостовых
пролетов общим весом 44000 т, метал-
локонструкций (углеперегрузатели,
крыши и т.п.) весом 26000 т.

Мосты на Москва-реке, Чулыш,
Кура, Свирь, Сибирские реки.

Пассажирские плавучие дворцы:
«Великая княжна Ольга Николаевна» (с 1917 г. - «Володарский»),
«Великая княжна «Татьяна Николаевна» (с 1917 г. - «Спартак»).



«Великая княжна
Татьяна Николаевна»
(с 1917 - «Спартак»)



«Великая княжна Ольга
Николаевна» («Володарский»)

Длина 91,5 м, ширина 10,7 м,
борт 4,2 м,
Паровые машины 2х 600 л.с.,
Паровые котлы пар. 14 кг/см²,
Скорость 24км/час.
Число пассажиров — 540 чел.
Пароходы сданы заказчику
в 1914 г. Эксплуатировались
до 1991 г.



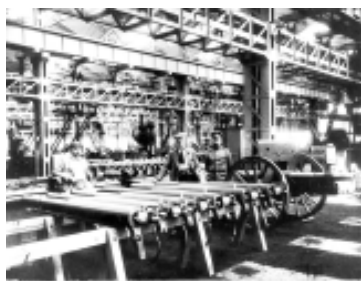
Пароход «Императрица»
Столовая 1 кл.



Моторные понтоны

Изготовлен **61 моторный понтон** для инженерных войск.

С началом Первой мировой войны резко увеличились заказы на снаряды, шрапнели, гранаты, бомбы, броневые щиты для снарядных ящиков, на специальную сталь для взрывателей и ружейных стволов. Построен новый шрапнельный завод с двумя механическими, сборочной, обжимочной, пулелитейной и прессовой мастерскими, расширена колесная и кузница.



Стальной мех. Вогаря пушечный стволы.

Заказ на пушки в сборе вызвал строительство механической пушечной мастерской, организацию специального артиллерийского бюро. Вновь установлено 134 станка, 56 прессов и молотов, 70 ед. другого оборудования (всего 775 ед.). К 1917 в армию отгрузили: 156746 48 лин. снарядов, 154000 42 лин. снарядов, 178000 шрапнелей, 163000 гаубичных бомб, 1185000 стаканов для снарядов. Начали отправлять на фронт пушки образца 1902г.

Изготовлены башенные монтажные краны (1916) по 4,0 и 7,5т. г/п.

В 1909-1917 гг. сдано 267 ДВС.

В 1911 г. построен новый ДОЦ

Построен инструментальный корпус.

В 1916 г. построена 6-камерная сушилка.

Количество работающих на заводе достигало — 25 000чел.



ПРОДУКЦИЯ СОРМОВСКОГО ЗАВОДА В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



Во время спортивного мара. Газовые противогазы.
1918 г.
Фотос. М. В. Давыдов.



Нагрудный щит -
проброобраз бронезилета



В механической мастерской



Санитарная повозка



Сормовские пушки



Снаряды первой мировой
в музее завода

ВЫСШИЙ СОВЕТ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ЗАВОДОВ
Отдел металлов ВСНХ

Сормовский завод

**Контрольная комиссия ФЭК
Чрезвычайный комиссариат
Коллегия заводоуправления**

1918 - 1920

Техническое руководство
Анциц Л.Ю. , Кутейников Н.Н.



Первый отечественный танк. 1920

ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЙ КОМИССАРИАТ

**Комиссар Н.М. Блюмкин
(С 5 марта по 28 июня 1918 года)**

ФАБРИЧНО - ЗАВОДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ

**Члены Коллегии заводоуправления :
Л.Н. Никольский, С.И. Коршунов, Н.Д. Данилов
(С 28 июня по 5 августа 1918 года)**

ФАБРИЧНО - ЗАВОДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ

**Члены Коллегии заводоуправления :
Э.И. Матиассен, Л.Н. Никольский (технич. вопросы), Н.Д.
Данилов, С.И. Коршунов,
Н.М. Блюмкин (пом. директора по снабжению)
(С 1 августа по 15 ноября 1918 года)**

ФАБРИЧНО - ЗАВОДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ

**Члены Коллегии заводоуправления :
Н.Д. Данилов (председатель),
Л.Н. Никольский (технические вопросы),
А.М. Субботин (металлургия),
И.И. Ставский, т. Борщов.
(С 15 ноября по 28 декабря 1918 г.)**



И.Г. Макаров

Январь — март 1919 г.

Управление заводом — Коллегия.

Председатель — Макаров И.Г.

Члены коллегии: Анчиц Л.Ю.

Рульков В.И., Тарасов В.Н.

Ставский И.И.



А.С. Чернов

Апрель 1919 — январь 1920 г.

Управление заводом — Коллегия.

Председатель — Макаров И.Г.

Члены коллегии:

Кутейников Н.Н., Рульков В.И.,

Тарасов В.Н., Ставский И.И.



Н.Д. Данилов

Февраль 1920 — декабрь 1920 г.

Завод в составе Государственного объединения Машиностроительных заводов (ГОМЗ).

Управление заводом — Коллегия.

Председатель - Данилов Н.Д.

Члены коллегии: Чернов А.С.,

Грачев К.В., Киселев Д.Я.



Члены Коллегии и Завкома

Апрель — работа Сормовского завода под контролем Контрольной Комиссии Фабрично-Заводского Комитета.

3 мая — Высший Совет народного хозяйства создал Чрезвычайный Комиссариат для управления заводом: (от ВСНХ — Гастев А.К., от завода Коршунов С.И., Понаморев Г.И.)



Завод периода
Гражданской войны

18 июня 1918 г. постановлением ВСНХ Сормовский завод передан в ведение Государства.

1 августа для управления заводом создана Коллегия Заводоуправления: от ВСНХ - Матиссен Э.И., Никольский Л.Н., от Завкома - Данилов Н.Д., от Профсоюза металлистов - Коршунов С.И.



Ремонт судов
для Волжской флотилии

Завод в то время — сложное хозяйство: 48 цехов, 7 технических бюро и отделов, 9 мартеновских, 166 плавильных печей, 7 вагранок, 9 прокатных станков, 64 паровых молота, 142 прессы, 313 гидравлических клепальных и трубчатых машин, 2272 станка, 118 паровых котлов, 36 ДВС, 16 динамомашин, 742 эл. мотора, 20 паровозов, 35 вагонов, 7 пароходов, плавкраны, конный парк, обоз.



Артиллерийская платформа

17 июля поступил заказ от Центроброни на строительство бронеплощадок, бронепоездов. Сормовичи готовились к ремонту, вооружению судов для вновь организуемой Волжской военной флотилии.

Постановлением Совета Ттруда и Обороны от 13 августа 1920 г. завод милитаризован.

В заводе 7 200 работающих.

На фронт отправили 30 бронепоездов (морские пушки, 18 пулеметов «Максим», 50 бронеплощадок и платформ для установки зенитных и полевых орудий.)



Бронепоезд № 15



Бронепоезд № 21



«Волгарь-доброволец»

Для Волжской военной флотилии завод стал основным центром переоборудования речных судов в боевые корабли. За эти годы сормовичи отправили на Волгу, Каму и Каспий 98 вооруженных судов, в т.ч. «Ваня — коммунист», «Борец за коммунист», артиллерийские баржи, гидроотряд и другие.



Суда, закованные в броню, уходили на фронт



И.Х. Гаугель

В августе 1919 г. Совет Труда и Обороны принимает решение: «Сормовский завод строит танки типа «Рено». Работу возглавили: Хрулев Н.Н. — чертежи, Михеев Д.В. — сборка. Руководители: Кутейников Н.Н., Аппак И.Е. и комиссар Центроброни Гаугель И.Х.



Строители первого танка

31 августа 1920 г. провели первые ходовые испытания, 1 декабря 1920 г. — доклад В.И. Ленину: построен первый танк русского производства. Было изготовлено 15 бронированных машин.



На Красной площади



Письмо В. Ленину о построении танка



Мост на р. Чулым

После окончания Гражданской войны сормовичам поручили ремонт мостов (в т.ч. на р. Волга у Симбирска и т.д.).

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ЗАВОДОВ
(ГОМЗ)

Сормовский завод

Директор
ДАНИЛОВ
Николай Дмитриевич

1921 – 1922 гг.

Техническое руководство
Аппак И.Е., Каминер М.А., Тринклер Г.В.

17 ноября 1922 г. Нижегородский губисполком
постановил: «Сормовский завод именовать
Завод «Красное Сормово».



ДАНИЛОВ

Николай Дмитриевич

Директор завода в 1921-1922 гг.



1889 года рождения. До 1917 года работал на Сормовском заводе токарем. Закончил городскую реальную школу и Нижегородское техническое училище. Член РКП(б) с февраля 1918 года.

В годы гражданской войны самоотверженно трудился над выполнением военных заказов и по обеспечению завода топливом, материалами, продовольствием. Был членом Коллегии заводоуправления, членом и председателем завкома профсоюза металлостроителей.

Среди рабочих пользовался большим авторитетом. Знавшие его товарищи говорили о нем: "Честный, трудоспособный, энергичный работник, стойкий защитник интересов рабочего класса".

Сормовский завод Н.Д. Данилов возглавил 15 сентября 1921 года, фактически став первым «красным директором», до этого руководство заводом осуществлялось коллегиально. Н.Д. Данилов внес вклад в преодоление разрухи, переход на выпуск мирной продукции.

В ноябре 1922 года Н.Д. Данилов был назначен директором Приокского горного округа.

Завод постепенно оживал.

Строятся первые после Гражданской войны небольшие буксиры, баркасы.

Для торфоразработок построили кран, появляются заказы на котлы, колеса, инструмент.

Пущены в работу четыре (из шести) мартеновские печи.

Построили 15 новых и капитально отремонтировали 30 паровозов, изготовили 163 товарных вагона.



На первом коммунистическом субботнике. 1920 г.

Страна строила новые структуры, органы управления. Надо было поднимать промышленность, сельское хозяйство, нужны кадры.

И такой кузницей кадров с 1919 г. становится Сормовский завод.

По указаниям вышестоящих органов на советскую, хозяйственную, партийную руководящую работу, на производственные курсы, курсы по управлению предприятием, курсы Красных командиров было направлено 547 человек.



Механическая мастерская школы ФЗУ

При заводе открылась школа ФЗУ.

ЗАВОД В ПЕРВЫЕ ГОДЫ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ (1917 -1927)



7 ноября 1927 г. - открытие
памятника В.И. Ленину



Завод в первые годы советской власти (1917 - 1927 г.)



Старый мастерская завода ФЭУ.



В Сормове открылся техникум



Построены в 1919-1924 гг.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ЗАВОДОВ
(ГОМЗ)

Завод «Красное Сормово»

Директор завода
КУРИЦЫН
Василий Иванович

1923 – 1926 гг

Техническое руководство
Аппак И.А., Тринклер Г.В.



Паромная железнодорожная переправа

КУРИЦЫН

Василий Иванович

Директор завода в 1922-1927 гг.
1932-1933 гг.



1892 года рождения, выходец из семьи рабочего Навашиной судостроительной верфи, закончил 6 классов сельской школы, член РКП(б) с 1917 года.

Директором завода назначен 8 ноября 1922 года. Зарекомендовал себя решительным и смелым руководителем, отличным организатором производства. Под его руководством сормовичи построили в 1926 году двухвинтовой железнодорожный паром "Сталин" для Саратовской переправы, что явилось крупным техническим достижением.

В.И. Курицын принимал активное участие в расширении верфи, оснащении её оборудованием, в строительстве дизельной мастерской, центральной амбулатории, клуба "Металлист", трамвайной линии Сормово-Канавино. Он содействовал строительству Балахнинской ГРЭС и Варинского нефтеперерабатывающего завода.

В январе 1927 года В.И. Курицын был назначен председателем Государственного объединения машиностроительных заводов (ГОМЗа).

В 1932 году в связи с отставанием Сормовского промышленного комбината снова возглавил этот коллектив. Пробыв на директорском посту полтора года, он восстановил утраченные позиции предприятия.

В 1933 году был назначен директором Луганского паровозостроительного завода. С 1935 года В.И. Курицын - начальник паровозного хозяйства НКПС,

В 1923 - 1926 годах построено
44 судна, в т.ч.:
Сухогрузные и наливные
несамоходные баржи,



Рейдовая баржа

Пассажирский пароход «Улу-Кем»,

Плавучие нефтеперекачивающие станции (рейдовые и речные).

Станции имели машинное отделение, жилые помещения, камбуз, баню, поршневые насосы для перекачки груза (от 210 до 450 т. в час)

Строительство нефтекачек резко сократило время перевалки наливных грузов-море-рейд-река.



Нефтекачка

Зачистные насосы, паровые котлы.
ТТД: — 59,7 x 9,75 x 2,44 (400 т.) или
65,5 x 12 x 2,85 (640 т.).

Железнодорожный паром на 26 вагонов «Сталин» -83,8 x 17,2 x 4,4 м.; мощность 2700 л.с. для Волги.

Несколько ж/д паромов длиной 31м. типа «Смычка», «Паром-1».



Нижегородский трамвай

Завод получил крупный заказ на котлы для Волжского пароходства и трамвайные вагоны.



Портально-фрезерный станок в Дизельном цехе

Пушечный цех перестроился в дизельный: установили уникальные длинномерные станки (расточные, карусельные, токарные, портально-фрезерный)

Сормовичи возобновили изготовление бурового оборудования: лебедки, долотья, грязевые насосы, 1600 бурильных штанг (вращательных и ловильных).

Построили цех по изготовлению нормалей.



Вагон-платформа

В августе 1925 г. Правление ГОМЗ-а постановляет: «За проектирование большегрузных (типа американских) вагонов работникам Сормовского завода: Рязанцеву А.Н., Новикову Я.Н., Мартемьянову Н.Г., Летчфорду И.М., Ястребову Т.Л., Будочникову В.А., Кочетову В.Н., Гладкову А.М., Кузнецову Н.Д. объявить Благодарность.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ЗАВОДОВ
(Г.О.М.З.)

Завод «Красное Сормово»

Директора завода
ЕРШОВ Михаил Иванович
ЛАВРЕНТЬЕВ Павел Федорович
ВОИНОВ Василий Кузьмич

1927 – 1930 гг

Техническое руководство
Лебедев В.П., Керичев В.М.



Морская нефтеналивная шхуна (танкер)
для Каспийского пароходства

ЕРШОВ

Михаил Иванович

Директор завода с января 1927 г. по декабрь 1927 г.



1893 года рождения. Образование среднетехническое. Член РКП(б) с 1916 года. Во время его работы директором завода осваивался выпуск первых самых мощных в стране четырехцилиндровых двухтактных дизелей в 2100 лошадиных сил, большегрузных вагонов, новых паровозов типа 0-5-0 серии "Э".

На заводе началась подготовка к выполнению крупного правительственного заказа на постройку серии морских танкеро-шхун типа "Ленин" и "Профинтерн" водоизмещением 7000 тонн для Каспийского пароходства.

В 1927 году паровозостроение составляло на заводе 25 процентов от общего объема производства, вагоностроение - 24, машиностроение - 21, судостроение - 21, дизелестроение и разные изделия - 9 процентов. В этом же году завод впервые начал размещать заказы на новое оборудование за границей, откуда поступила первая партия - 100 станков.

ЛАВРЕНТЬЕВ

Павел Федорович

Директор завода в 1927-1929 гг.

1892 года рождения. Образование - начальное, закончил 4 класса церковно-приходской школы, член РКП(б) с 1917 года.

Руководил заводом с 20 декабря 1927 г. по 2 декабря 1929 г.

Избирался членом Сормовского райкома партии и районного совета депутатов трудящихся. Принимал активное участие в разработке и реализации первого пятилетнего плана, предусматривавшего годовой выпуск 105 речных и морских судов, в содействии выполнению программы строительства и реконструкции многих крупнейших предприятий страны.

П.Ф. Лаврентьев внес вклад в техническое перевооружение завода, в оснащение его новым оборудованием для выполнения заказов нефтяной промышленности, в организацию постройки серии нефтеналивных шхун.

В бытность П.Ф. Лаврентьева на заводе впервые развернулось массовое социалистическое соревнование, зачинателями которого в феврале 1929 года выступили комсомольцы-сверловщики су-достроительного цеха.

ВОИНОВ

Василий Кузьмич

Директор завода в 1929-1930 гг.

1893 года рождения, образование начальное, член РКП(б) с 1918 года, закончил ликбез. Директор завода с декабря 1929 года по октябрь 1930 года. Возглавил завод в напряженное время становления, когда Сормовский завод, занимая одно из первых мест в стране по выпуску продукции среди машиностроительных предприятий и будучи перегруженным заказами, оказался в глубоком прорыве.

В.К. Воинов не сумел обеспечить твердого руководства коллективом, погряз в заседаниях, декларативности, бюрократических методах руководства. В соревновании процветал формальный охват, заключались договоры, принимались обязательства без контроля за их выполнением.

В августе 1930 года работу завода проверяла комиссия ЦК ВКП(б).

Вскрытые резервы и меры по ликвидации недостатков позволили ликвидировать отставание и добиться роста объемных показателей, но тем не менее в октябре 1930 года В.К. Воинову пришлось уйти с директорского поста.





Морские нефтеналивные
шхуны (танкеры)
«Ленин», «Профинтерн»

В 1927 - 1930 годах сормовичи построили и сдали 30 судов, в т.ч.:

морские танкеры-теплоходы «Ленин», «Профинтерн». Длина 132,0 м., ширина 16,9 м., осадка 6,99 м., $d=8130$ т; силовая установка: 2 ДВС МАН по 1250 л.с., электростанция, центральные грузовые насосы, пожарная система «Люкс», искусственная вентиляция помещений. С Регистром «Ллойд» была согласована новая система набора корпуса.



Буксир «Красный шахтер»

Буксирные речные пароходы типа «Красный шахтер»: длина 71,6 м., ширина 9,8 м., 2 паровые машины по 600 л.с., скорость 9 км/ч при тяге 13,7 т.

Буксирные пароходы типа «Делегатка»: длина 48,8 м., ширина 12,9 м. (с обносами), паровая машина 150 л.с., тяга 2,1 т. Они отправлялись заказчикам на северные реки по ж/д в разобранном виде.



«Ирригатор -1»

Для реки Аму-Дарья строились землечерпательные суда: «Ирригатор-1», «Ирригатор-2», «Ирригатор-3». Отправлялись в разобранном виде по ж/д.

В июне 1929 г. на завод пришло задание ВМС на постройку серии ПЛ водоизмещением 580 т. Срок - июль 1932 г. На заводе создали сектор специального судостроения (Макаркин П.И., Лернер М.И., Кукин А.В.).

Приказом от 20 июня 1930 г. на судовой верфи создана мастерская в составе 129 специалистов.

23 февраля 1930 г. в присутствии делегаций комсомольских организаций со всей страны, красноармейцев Нижегородского гарнизона в судовой зале заложили первую подводную лодку завода. (Зав № 550/1, «Щ — 304», «Комсомолец»).



Подводная лодка на стапеле

Торжественная закладка первой подводной лодки «Комсомолец»

1928 г. начались проектные и строительные работы по созданию нового металлургического производства Сормовского завода в районе станции Варя. В конце 1929 г. загудел гудок новых цехов «Новое Сормово». Однако 14 августа 1931 г. приказом ВСНХ комплекс передали Всесоюзному оружейно-артиллерийскому объединению. Так началась история машиностроительного завода № 92 («Новое Сормово»).



Начало строительства



Открытие памятника В.И. Ленину

7 ноября 1927 года в Сормове был открыт памятник В.И. Ленину (Скульптор В.В. Козлов, архитектор А.А. Яковлев). Один из первых в стране, он является авторской копией памятника, установленного у Смольного в Ленинграде.



Паровоз № 2500

7 апреля 1928 г. на заводе собран юбилейный паровоз № 2500.

На завод поступали новые станки и оборудование из-за рубежа. В том числе уникальный токарно-карусельный станок Schiess Defries, который работал до конца 1990-х годов.



Первый номер газеты «Красный сормович»

7 ноября 1927 года вышел первый номер заводской многотиражной газеты «Красный сормович».

При сварочном цехе организована новая цинковальная мастерская.



Бригада Е. Малова

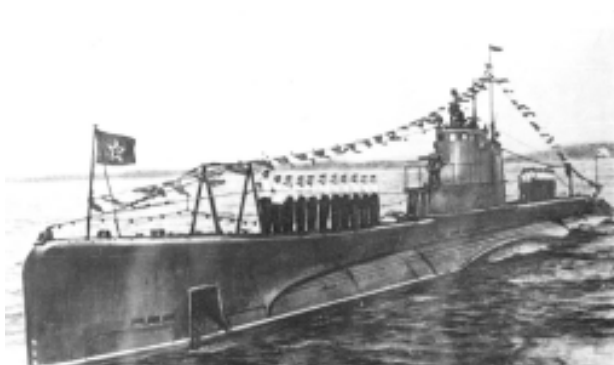
Первая пятилетка вызвала небывалый энтузиазм молодежи. На заводе в числе первых в стране была создана ударная бригада сверловщиков Евграфа Малова.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
«ГЛАВРЕЧТРАНС»
«СОРМОВСКАЯ СУДОВЕРФЬ»

С 2 августа 1930 г. создана
«Сормовская судоверфь»
Директор **Бирюков М.В.**
Технический руководитель **Садченко В.Т.**

1930 – 1933 гг.

С 22 июня 1931 г. образован
Комбинат «Красное Сормово»
Управляющие
Ефремов А.Ф. Курицын В.И. (с 1932 г)



ДЭПЛ «Щука»

ЕФРЕМОВ

Александр Федорович

Директор завода в 1930-1932 гг.

1898 года рождения, уроженец Иваново-Вознесенской губернии, образование среднетехническое. Директор Сормовского промышленного комбината с 29 октября 1930 года по 1932 год.

Кризисная ситуация, в которой впервые за советский период оказался завод, не прошли для него бесследно. Обеспокоенный создавшимся положением, Президиум ВСНХ СССР делегировал на завод специальную комиссию, которая изучив обстановку на месте, сочла необходимым разукрупнить завод, разделив его на 4 самостоятельных подразделения в составе комбината и выделив судовой верфь в автономное предприятие. Принято было так же решение укрепить руководство многотысячным коллективом. Выбор пал на молодого, неопытного, но энергичного техника, члена комиссии А.Ф. Ефремова, занимавшего до этого пост начальника одного из отделов ВСНХ.

Реорганизация на первых порах дала положительный результат, создав впечатление некоторого производственного оздоровления: возросла специализация, улучшилось материально-техническое снабжение, стабилизировались кадры. Но значительного прогресса в работе сормовичей не произошло. В 1932 году Ефремов А.Ф. был снят с должности.

Состав комбината - 4 завода:

вагоностроительный,
паровозостроительный,
машиностроительный,
металлургический.

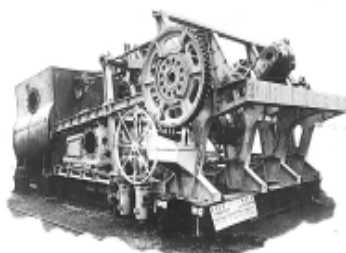
Комбинат выпускал
4 типа дизелей,
18 типов паровых машин,
4 типа вагонов,
металлургическую продукцию.

За 4 года построено 76 судов,
в т.ч.:
4 танкера-теплохода типа «Ленин»,
20 буксирных пароходов типа «Дунган» на реки Амур и Северная Двина,
морские пассажирские теплоходы типа «Каганович» (длина 72,5 м., ширина 8,25 м., высота борта 2,6 м., силовая установка 300 л.с.),

речные сухогрузные теплоходы типа «Малая Данилиха» - «Абхазия» (длина 104,5 м, ширина 14,9 м, борт 4 м., силовая установка ББК-43 2 x 245 л.с., скорость 11,4 км/час, грузоподъемность 2150 т., грузовые стрелы г/п 1т.



Морские танкеры «ВКП(б)»
«Коминтерн». 1932.



Паровая машина
мощностью 1200 л.с.



Сухогрузный теплоход «Малая Данилиха»
грузоподъемность в 2000 тонн, 150 г/п





Понтоны

Судоподъемные сварные понтоны подъемные силой 200 т. (20 единиц) для подъема затонувшего линейного ледокола «Садко» в 1933 г. по проекту специалиста «Эпрон» Бобрицкого Т.И.



Разборные баржи на р. Амур

Разборные баржи и буксиры на р. Амур.

Для черной металлургии строятся прокатные станы, шлаковозы, вагонетки, ковши, тележки.



Самоопрокидывающаяся платформа. 1931

Сормовичи освоили выпуск большегрузных полувагонов-самосвалов.

Постановлением ЦИК СССР от 5 мая 1931г. за выдающуюся производственную и общественную работу Третьяков Тихон Григорьевич награжден Орденом Трудового Красного Знамени.



1 мая 1930 г. был открыт Сормовский Дворец Культуры на 1 400 мест.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
РЕЧНОГО СУДОСТРОЕНИЯ
(ГЛАВРЕЧПРОМ)

В конце 1933 г. ВСНХ (С. Орджоникидзе) комбинат
ликвидирован, судостроительный завод воссоединен с заводом.

Завод «Красное Сормово»

Директор
СУРКОВ
Михаил Архипович

1933 – 1937 гг.

Техническое руководство: **Меркурьев А.И.**



Правительственный теплоход
«Максим Горький». 1934.

СУРКОВ

Михаил Архипович

Директор завода в 1933-1937 гг.



Родился в 1896 году, образование высшее техническое, закончил Красную промакадемию.

М.А. Сурков прибыл в Сормово с Луганского паровозостроительного завода. Директором завода назначен в августе 1933 года приказом Наркома тяжелой промышленности Г.К. Орджоникидзе в целях укрепления руководства завода и ликвидации его отставания. С этой задачей успешно справился.

При непосредственном участии М.А. Суркова на заводе внедрена электросварка, построена флотилия речных теплоходов для канала Москва-Волга и серия крупных морских сухогрузов типа "Куйбышев" и "Осетин", начата реконструкция основных цехов, налажено изготовление думпкаров, оказана помощь в строительстве метрополитена в Москве.

Большое внимание М.А. Сурков уделял развитию стахановского движения, благоустройству завода и района.

В 1937 году был награжден наркомом Е.К. Орджоникидзе легковым автомобилем за успешное выполнение заданий правительства.

В конце 1937 года был репрессирован как "враг народа".

В 1939 году, будучи реабилитированным, работал в наркомате заместителем начальника 4-го управления, а затем начальником отдела главного механика и главного энергетика наркомата.

В 1933 г. Постановлением ВЦИК СССР передовикам производства завода «Красное Сормово» присвоено Почетное звание Герой Труда. Среди награжденных:

Храмов С.С., Климов В.В.,
Березин Л.М., Боков М.Ф.,
Демаков В.Г., Лапшин В.И.,
Изотов А.П., Никитин И.В.,
Серебрянников В.Н., Старцев С.К.,
Тараканов А.А., Третьяков Т.Г.,
Чнегов П.С., Шувалов В.С.,



Первые Герои труда



Речные нефтемашинки

Выпуском 3 500 20-ти тонных ж/д платформ в 1934 году прекращается вагоностроение.



Товарный вагон

За 1933-1936г. сормовичи построили и сдали 64 ед. кораблей и судов.

22 апреля 1933 г. спущен на воду, в мае сдан заказчику один из первых в России цельносварной колесной буксирный пароход «Сварщик»: (длина 46,8 м., ширина 12,9 м., осадка 0,7 м., паровая машина 150 л.с., тяга 2,1 т.



Цельносварной буксир «Сварщик»



Пароход «Мичурин»
(б. «БашЦИК»)



Морской танкер



Сухогруз «Киргизия»



Теплоход «М. Горький»

Грузопассажирские теплоходы (4 ед.) типа «Постышев». Длина 80,8 м., ширина 10 м., осадка 2,2 м., груз 600 т., силовая установка ДВС тип 50 ГРС-6 2*400 л.с., 4-х лопастные бронзовые гребные винты, 1630 мм. диаметром, скорость 19,5 км/час, два дизель-генератора, электробрашпили, водоотливные и противопожарные системы, утилизационный котел, паровое отопление, полутуннельная корма с обвесом.

Морские шхуны-танкеры типа «Ленин».

Речные сухогрузные грузовые теплоходы типа «Абхазия».

Речные сухогрузные грузовые теплоходы типа «Грузия»ю

Служебный правительственный теплоход «Максим Горький». Длина 68,7 м, ширина 7,6 м, 2ДВС х 1500 л.с., скорость 36 км/час. Правительственные средства связи, эхолот, компасы. Рабочий кабинет Сталина И.В., мраморная лестница на 2 палубу, музыкальный салон, пандус для автомашин. В 2004 г. после реставрации в Нижегородской (Чкаловская судостроительная) области вновь принял туристов.

В 2018 г. началась реставрация теплохода «М. Горький» на заводе «Красное Сормово».

15 августа 1934 г. подписан Приемный акт дизель-электрической подводной лодки типа «Щ». (Проектант ТБ-4, Балтийский завод, Главный конструктор Б.М. Малинин, ответственный сдатчик Кукин А.В.), ДЭПЛ типа «Щ» III серии, зав № 550/1, «Щ-304», «Комсомолец», «Язь»).

ДЭПЛ «Щуки»



Заложена 23 февраля 1930 года
Спущена на воду 2 мая 1931 года

Основные ТТД:

Водоизмещение — 578 м³. Длина - 57 м; Ширина — 6,2 м. Осадка — 3,8 м. Глубина погружения - 90 м. Экипаж — 41 чел. Дальность плавания 6 000 миль. Автономность 45 суток.

Скорость: надвод. — 11,55 узла,
подводн — 8,5 узла.

Вооружение:

торпедные аппараты: носовые — 4 х 533 мм, кормовые — 2 х 533 мм,
боекомплект — 10 торпед, артиллерия 45 мм 2 ед. Гиро- и магнитные компасы, эхолоты, лаги, радиопеленгаторы, перископы, гидролокатор, шумопеленгатор, радиосвязь.

Сдача первых ПЛ:

«Щ-308», «Щ-309» (20.11.1935);
«Щ-311» (17.08.1936);
«Щ-310» (20.08.1936);
«Щ-324» (31.10.1936);
«Щ-322», «Щ-323» (3.11.1936).





Земснаряд «Сормовский» №1

Доля судостроения в программе завода достигает 50%.

Речные землесосы типа «Сормовский».



Работник завода тов. И. Пурван, в цеховой лаборатории завода «Красное Сормово».

В 1934 году организовано «Проектно-конструкторское судостроительное бюро Главречпрома при заводе «Красное Сормово» (начальник Боков В.В., зам. начальника — Керичев В.М.).

В последующие годы на его основе созданы:

КБ завода «Красное Сормово»
(Меркурьев А.И.)

Проектное бюро Главречпрома
(ныне ЦКБ «Вымпел»)



Тюбинги для метро
диаметр 8,5 м.

С 1930 по 1935 годы сормовичи поставляли тюбинги (диаметр -8,5 м) для московского метро.



Работники на участке изготовления труб для метро в цехе завода.

Численность работающих:

Рабочие - 15 480 чел., служащие —
4 124 чел., МОП — 897 чел., ученики
— 2 579 чел.

НАРКОМАТ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Завод «Красное Сормово»

Директор
МОЧАЛОВ
Иван Васильевич
1937-1939 гг

и. о. директора
ПЕРОВСКИЙ
Павел Петрович
ноябрь 1939-январь 1940

Техническое руководство:
Гл. инженер **Кузьмин Г.И.**,
Гл. конструктор **Крылов В.В.**



Флотилия судов для канала Москва-Волга

МОЧАЛОВ

Иван Васильевич

Директор завода в 1937-1939 гг.



1904 года рождения, образование среднетехническое, закончил металлургический техникум.

Коренной сормович. До назначения директором завода 1 августа 1937 г. возглавлял колесо - прокатный цех. Сумел организовать работу так, что превратил в цех сплошной стахановской работы. Довел прокатку колес с 750 шт. до 1750 колес в месяц.

И.В. Мочалов первым из инженерно-технических работников завоевал почетное звание стахановца. Однако в качестве директора не сумел проявить себя, завод при нем оказался в тяжелом положении. План по товарной продукции был выполнен на 60%. Завод не додал стране продукции на 5,8 миллиона рублей.

В ноябре 1939 года И.В. Мочалов был освобожден от должности директора завода и назначен начальником новомартеновского цеха.

ПЕРОВСКИЙ

Павел Петрович

и.о. директора с ноября 1939 по январь 1940 гг.



Родился в 1902 году в Санкт-Петербурге. В 14-летнем возрасте стал работать подручным слесаря. Участник гражданской войны. Награжден высшей наградой того времени - орденом "Красного знамени".

С 1924 по 1934 годы работал в Ленинградском Облпрофсовете и Облпромсовете. Одновременно учился в Ленинградской Промышленной академии и получил специальность инженера-организатора машиностроения. В 1936 году окончил факультет особого назначения Ленинградского кораблестроительного института.

В 1936 году П.П. Перовский возвращается на завод имени Макса Гельца начальником отдела. В 1937 году его назначают директором завода Электротехнического оборудования.

В 1938 году переведен в Москву начальником Главречпрома. После образования Наркомата судостроительной промышленности назначен начальником Главного управления и по совместительству директором судостроительного завода "Красное Сормово".

С 1940 по 1943 г.г. Перовский П.П. работал директором опытного завода Москве. В 1943 году назначен директором Адмиралтейского завода им. Андре Марти.

В 1948 году П.П.Перовский был направлен для организации нового судостроительного завода (в дальнейшем Объединение "Море") на Черном море.

В 1964 году переведен на работу в Союзное проектно-монтажное бюро машиностроения "Малахит", где проработал старшим инженером до 1979 года.

Павел Петрович был награжден орденами и медалями.



Награжденные
орденами и медалями
в честь 90-летия завода

Указом Президиума Верховного
Совета СССР от 4 декабря 1939
года в ознаменование 90-й годовщины
со дня основания Завод «Красное
Сормово» награжден Орденом Трудо-
вого Красного Знамени.

За 1937-1939 гг завод «Красное
Сормово» построил и сдал заказчикам 40
кораблей и судов, в т.ч.:

флотилию речных судов для канала
Москва-Волга:

двухпалубные пассажирские тепло-
ходы («Иосиф Сталин», «Клим Воро-
шилов», «Михаил Калинин», «Вячеслав
Молотов» на 400 пассажиров)

ТТД: Длина — 72,3 м

Ширина — 15,0 м

Борт — 2,6 м

Мощность — 800 л.с.

Скорость — 20,8 км/час,



Т-х «Клим Вороши-

Комфортабельные каюты, кинокон-
цертный зал, ресторан, солярии, застек-
ленная веранда, система очистки сточных
вод. Проектант — ЦКБ «Ленречсудоп-
роект», главный конструктор — Лецин-
ский Н.



Салон теплохода

6 пассажирских катеров на 300 мест (40,8
x 6,0 x 2,3) метров, скорость — 19 км/час.

6 пассажирских катеров на 150 мест
(37,5 x 5,9 x 1,7) м., скорость — 20,5 км/час.



Катероубой ГИИВ 1939 г. Москва.
Выпущены в эксплуатацию у завода «Красное

Буксирные теплоходы
 типа «Андреев» - 3 ед.
 Длина — 72,0 м,
 Ширина — 10,2 м.
 Борт — 3,26 м,
 Осадка - 1,68 м,
 ДВС Б—60, 2 х 600 л.с.
 Скорость в грузу — 8,5 км/час
 Тяга на гаке — 13,7 т



Букир «Микоян». 1936.



Землесос. 1936.

8 дизель-электрических землесосов.

Транспортный плавдок пр. 28



Транспортировка подлодок

Для Амурской военной флотилии
 строились речные бронированные низко-
 бортные **мониторы** пр. 1190.

ТТД: длина — 40 м., ширина — 7,5
 м., осадка — 0,6 м., ДВС 2 х 2000 л.с.,
 скорость — 11 узлов, артиллерия, зенит-
 ные автоматы, экипаж — 50 чел.



Речной монитор



Подводная лодка
«Малютка» (Макет)



ДЭПЛ «Малютка»



М-35 Подлодка



Ввод подводной лодки в док

ДЭПЛ пр. 40 типа «М»

4 единицы (М-57, М-58, М-96,
М-97).

Проектант ЦКБС-2, гл. конструктор
– Сердюк П.И.,

Головная ПЛ сдана ВМС 27 июля
1939 года. Ответственный сдатчик Фе-
доров И.

Основные ТТД:

Водоизмещение – 20,8 т

Длина – 44 м

Ширина – 3,3 м

Осадка – 2,9 м

Глубина погружения – 60 м

Экипаж – 18 чел.

ДВС 38 КВ 1 x 800 л.с.

ГЭД ПГ-12 1 x 400 л.с.

Аккумуляторная батарея 2 x 56 элем.

Скорость надводная - 14,4 узла

Скорость подводная – 7,8 узла

Носовые ТА 2 x 533 мм,

торпед – 2

Вооружение – 1 орудие 45 мм

ДЭПЛ типа «Ц» - 3 единицы
(«Ц-421», «Ц-422», «Ц-423»)

Построен Трубомедницкий цех

Реконструированы плаз, корпусосборочный, сборочно-установочный цехи.

В 1936 году в одном из пролетов вагоносборочного цеха создан цех по изготовлению **торпедных аппаратов (ТА)**.

Площадка судовой верфи подсыпана до незатопаемого уровня.

На Сибирские прииски отправлены первые разборные электродраги для добычи и промывки золота.

Выпуск паровозов и вагонов прекращен. До 1937 г. построено 3 468 паровозов различных типов.

Началось массовое изготовление запасных частей для комбайнов и тракторов.

На производственных площадках фабрики-кухни завода создана Сормовская кондитерская фабрика (1936 г.)

Идет интенсивное жилищное строительство. Возводятся поселки Комсомольский, Кооперативный, Калининский, Володарский,

Количество работающих на заводе — 16 000 чел.



Трубомедницкий цех



Цех, где собирались



Торпедный аппарат



Дом стахановцев

НА ЗАВОДЕ - ВЫСОКИЕ ГОСТИ



Немецкие рабочие. 1925 г.



Клара Цеткин



Максим Горький. 1928 г.



Валерий Чкалов. 1937 г.



Клим Ворошилов. 1925 г



Феликс Дзержинский



М.И. Калинин. 1927 г.



Дмитрий Шостакович

НАРКОМАТ ТАНКОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
НАРКОМАТ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРМЫШЛЕННОСТИ

**Завод «Красное Сормово» им. АА Жданова
(Завод № 112)**

Директор
МИХАЛЕВ
Дмитрий Васильевич

1940-1942 гг

Техническое руководство
Кузьмин Г.И., Крылов В.В.



Танк Т-34

МИХАЛЕВ

Дмитрий Васильевич

Директор завода в 1940-1942 гг.



Д.В. Михалев родился в 1906 году в семье рабочего. Рано лишившись родителей, рос беспризорником, воспитывался в детдоме. Свою трудовую деятельность начал рабочим на каменноугольном руднике Украины. В 1925-1930 годы окончил рабфак, а затем Нижегородский судостроительный институт. Был направлен на Сормовский завод, где прошел путь от рядового инженера до начальника цеха, главного инженера.

9 января 1940 года Д.В. Михалев был назначен директором завода. Человек малообщительный, внешне мрачный и непри-

ветливый, отличался крутым нравом, резкостью, был требователен к себе и товарищам по работе. Был справедлив, принципиален, любил прямоту суждений.

В начале Великой Отечественной войны принял на себя основной объем работы по перестройке завода на серийный выпуск средних танков "Т-34", наладил технологию их сборки, установил связи по кооперированию с другими предприятиями страны, организовал конвейерное производство машин и бронекорпусов.

В мае 1942 года решением Наркома танковой промышленности СССР В.М. Малышева был назначен главным инженером Казанской судовой верфи.

Д.В. Михалев был награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Отечественной войны 1 степени, Красной Звезды, медалями.

В 1938 году за подвиги в войне с белофиннами сормовичу Семенову Павлу Афанасьевичу присвоено звание Герой Советского Союза.

В 1940 году за подвиги в войне с белофиннами сормовичам:

Овчинникову Василию Федоровичу,
Сироткину Анатолию Петровичу
присвоено звание Герой Советского Союза.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от декабря 1942 года, за трудовые подвиги в деле освоения и выпуска оборонной продукции, группа работников завода «Красное Сормово» награждена орденами и медалями СССР.

В первые дни войны на заводе создан отдел боеприпасов. В цехах 17, 18, начат выпуск 76 мм снарядов и снарядов для «Катюш».

Осенью 1942 г. на базе складских помещений завода в сосновом бору под Сормовом, создано предприятие по выпуску боеприпасов.

В апреле 1943 года предприятие передано наркомату боеприпасов (ныне завод «Электромаш»).

Завод на фотографиях военных лет



Завод на фотографиях военных лет



С началом Великой Отечественной войны 1941-1945 гг., судостроение на заводе было прекращено. Постановлением № 1 Государственного Комитета Обороны, завод обязали освоить выпуск средних танков Т-34.

В итоге напряженного труда к концу 1941 года сормовичи построили и оснастили новые цехи по обработке и закалке брони, сборке и сварке корпусов, по термообработке конструкций.



Полностью переоборудовали машиностроительные, термические, меднолитейный, деревообрабатывающий, сварочный цехи.



Освоены новые танкосборочный, танкодаточный цехи, испытательные полигоны, ремонт танков.

Введено в эксплуатацию 26 160 м производственных площадей, перенесено около 1 000 единиц станочного оборудования, изготовлено несколько тысяч штампов, инструмента и приспособлений.



13 октября 1941 года из ворот завода отправилась на фронт первая боевая машина.

С июня 1942 года на фронт пошли огнемётные танки.

В начале 1942 года ввиду острой потребности Военно-морского флота в новых кораблях, директор завода «Красное Сормово» издает приказ о возобновлении строительства подводных лодок. Возвращенные с мест отстоя (затоны р. Волги), корабли отправлялись на достройку и испытания в Каспийское море (Астрахань). На заводе создан отдел спецудостоения (цех 2-СМ, плаз, мастерские, начальник Лернер М.И.).

Завод на фотографиях военных лет



Группа рабочих с подводной лодкой «М-96». В центре — старший механик П. П. Единолично, впоследствии помощник командира подводной лодки «С-13»



В эти годы достроены, испытаны и сданы ВМФ:

- 23 ед. ДЭПЛ типа «М» пр. 40
- 12 ДЭПЛ типа «С» (гл. конструктор Перегудов В.Н.)



Головная ПЛ (зав. № 236 «С-7»)

Заложена 4 декабря 1936 г.

Спуск на воду 30 апреля 1937 г.

Приемный акт 23 июля 1940 г.

Ответственный сдатчик

Слепнев К.

Командир ПЛ — Лысак С.П.



Подвиг А. Маринеско



А. Н. Маринеско



Подводная лодка типа «С»

ТТД:

Водоизмещение — 837 т

Длина — 77,7 м

Ширина — 6,4 м

Осадка — 4,0 м

Глубина погружения — 100 м

Экипаж — 45 чел.

Автономность — 30 суток

Силовая установка:

ДВС 2 x 2200 л.с.

ГЭД ПГ-75 2 x 550 л.с.

Аккумуляторная батарея 2 x 62 элем.

Скорость хода:

Надводная - 19,5 узла

Подводная — 8,7 узла

Вооружение:

Носовые ТА 4 x 533 мм

Кормовые ТА 2 x 533 мм

Боезапас — 12 торпед

Артиллерия: 1 x 100 мм

1 x 45 мм

Навигация

Акустика

Звукоподводная связь

Радиосвязь

Перископы

Гидролокация

Эхолот, лаг

Запасы: топливо — 40,8 т., пресная вода 3,81 т, дистиллированная вода — 1 т.

Дальность плавания — 3 000 миль.

НАРКОМАТ ТАНКОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТНОГО
МАШИНОСТРОЕНИЯ
МИНИСТЕРСТВО СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ

**Завод «Красное Сормово» им. АА Жданова
(Завод № 112)**

Директор
РУБИНЧИК
Ефим Эмануилович

1942 – 1949 гг

Техническое руководство
Гл. инженеры: Кузьмин Г.И., Маркушев П.П.
Гл. конструкторы: Крылов В.В., Керичев В.М.



Знамя Комитета Обороны, переданное заводу на вечное хранение

РУБИНЧИК

Ефим Эммануилович

Директор завода в 1942-1949 гг.



Родился 7 августа 1903 года в местечке Березино Минской области. Трудовую деятельность начал с 17 летнего возраста. Без отрыва от производства учился на рабфаке и вечернем комвузе.

С 1927 по 1938 год Е.Э. Рубинчик находился на партийной работе в Москве, был секретарем парткома Коломенского завода и первым секретарем Коломенского горкома ВКП(б). В 1940 году был переведен на должность директора Коломенского завода.

11 мая 1942 года Е.Э. Рубинчик был назначен на должность директора завода "Красное Сормово". Обладая большими

организаторскими способностями, он мобилизовал коллектив завода на решение поставленных перед ним задач. Уже в июле 1942 года было выполнено задание по выпуску танков, а в августе завод впервые завоевал переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

За годы войны сормовичи выпустили свыше 12 тысяч боевых машин, несколько миллионов снарядов для артиллерии, 26 подводных лодок.

Завод в период руководства Е.Э. Рубинчика получил два ордена Ленина и орден Отечественной войны 1 степени.

Гражданский подвиг Е.Э. Рубинчика отмечен 21 правительственной наградой, в том числе четырьмя орденами Ленина и полководческим орденом Кутузова. Ему было присвоено звание генерала. В память о нем одна из улиц Сормова носит его имя.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 января 1943 года, за успешное выполнение заданий по производству танков и бронекорпусов завод «Красное Сормово» награжден Орденом Ленина.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 мая 1945 года за героический труд по организации массового выпуска танков и другой оборонной продукции, завод «Красное Сормово» награждается Орденом Отечественной войны 1 степени.

Указом Президиума Верховного Совета СССР (1949 г) за заслуги перед Родиной и советским народом и в связи с 100-летием со дня основания, завод «Красное Сормово» награждается орденом Ленина.

В 1943 году сормовичу Власову Алексею Алексеевичу присвоено звание «Герой Советского Союза».

В 1944 году сормовичам Володину Семену Егоровичу, Сутырину Александру Александровичу, Трусову Евгению Ивановичу присвоено звание «Герой Советского Союза».

В 1945 году сормовичам Головину Василию Степановичу, Зиновьеву Ивану Ивановичу, Кузину Александру Григорьевичу, Маякину Александру Степановичу присвоено звание «Герой Советского Союза».

Указом Президиума Верховного Союза СССР от 19 марта 1943 г. группа работников завода за самоотверженный труд по наращиванию выпуска оборонной продукции награждена орденами и медалями СССР.

Указом Президиума Верховного Союза СССР от 5 августа 1944 г за досрочное выполнение работ по модернизации танка Т-34, группа работников завода награждена орденами и медалями СССР.

Указами Президиума Верховного Союза СССР от 14 июля и 16 августа 1945 г большая группа работников завода за огромный трудовой вклад в дело Победы над фашистской Германией награждена орденами и медалями СССР.

Решением Государственного комитета Обороны (1945 г) за многократную победу в Социалистическом соревновании между предприятиями танковой промышленности, Красное Знамя Государственного Комитета Обороны оставлено заводу «Красное Сормово» на вечное хранение.



Танкостроение достигало все новых вершин. В связи с увеличением выпуска танков организован танкостроительный цех с участками пробега и испытаний.

В начале 1944 г на фронт ушли модернизированные танки Т-34-85 (новое 85 мм орудие, много изменений по замечаниям с фронта и нововведениями конструкторов). 10 марта 1945 г на фронт отправлен танк № 10 000.



Танковая рота
«Горьковский комсомолец»



Е.Э. Рубинчик прикрепляет
орден на Знамя завода

За эти годы достроили и сдали
ВМФ:

ДЭПЛ типа «М» (М-104, М-105,
М-106, М-107, М-108);

ДЭПЛ типа «С» (С-16, С-17, С-18,
С-22, С-23, С-24, С-25, С-26);

плавмастерскую № 2.



Подлодка С-51

В 1948 г на базе цеха № 17, руководство завода организовало цех по изготовлению подъемно-мачтовых устройств (ПМУ) для подводных лодок (цех СМ-3).

В 1947 г началось серийное строительство буксирных теплоходов пр. 10 (проект КБ завода), за 2 года сдали 41 судно.

ТТД:

Длина — 40,2 м

Ширина — 7,82 м

ДВС 2 x 300 л.с.

Скорость — 9,0 км/час при тяге 6,5 т

Строились в буксирном цехе поточно-секционным методом.



Головной буксир пр.10
«Красное Сормово»



Буксир пр.10
«Верстовский»

В 1948 г начато строительство грузовых речных теплоходов проекта 11 (КБ завода), построено 27 единиц.

ТТД:

Длина — 93,2 м, ширина 13,4 м, ДВС 2*400 л.с, скорость 17,8 км/час, грузоподъемность 2000 т. Строились из унифицированных с баржей типа «Линда» секций, поточным методом



Сухогруз пр.11
«Большая Волга»

С 1947 по 1948г. построено 12 наливных барж типа «Линда».



Крановое судно



В 1947 г. достроена и сдана морская самоходная землечерпальница «Родина» (начатая постройкой до войны).

Учитывая перспективность направления, в конце 1941 г на заводе создали «Гидролабораторию» (Алексеев Р.Е.), для исследования, проектирования, моделирования, строительства опытных образцов на подводных крыльях, в т.ч. и торпедных катеров.



Катер

В «Гидролаборатории» (Р.Е. Алексеев), на основе экспериментальных данных в 1943 г. строится первый в мире торпедный катер на подводных крыльях (А-4).



Первый послевоенный паровоз

В марте 1945 г. испытан катер А-5, (модель на крыльях показала скорость 87 км/час.). В 1947 г. торпедный катер на подводных крыльях пр.123-бис — скорость 60 узлов. Был запущен в серию комплекс: носовое подводное крыло — глиссирующее днище на торпедных катерах.

В 1947 г. возобновлен выпуск паровозов.



В 1949 г. Министерство Связи СССР отпечатало 2 почтовые марки с изображением на одной буксир пр.10, на другой сухогруз пр.11.

За разработку и внедрение методов скоростного строительства речных судов Почетного звания «Лауреат Сталинской Премии 2 степени» удостоены специалисты завода:

Гайзер Ассир Исаакович, нач. судостроительного отдела,
Галка Дмитрий Владимирович, зам. Главного технолога,
Коняхин Борис Петрович, нач. цеха,
Краснопольский Леонид Никифорович, зам. Главного технолога,
Маркушев Петр Павлович, главный инженер завода,
Московкин Виктор Васильевич, нач. цеха,
Рубинчик Ефим Эммануилович, директор завода,
Черновехский Павел Александрович, нач. цеха.

За создание конструкций новых речных судов Почетного звания «Лауреат Сталинской Премии 3 степени» удостоены специалисты завода:

Воробьев Владимир Петрович, конструктор,
Воронин Михаил Иванович, конструктор,
Керичев Вячеслав Михайлович, Главный конструктор завода,
Краковский Иван Иванович, конструктор,
Пилярский Марианн Михайлович, конструктор,
Чепурнов Сергей Алексеевич, конструктор,
Якимовский Сергей Николаевич, конструктор.

**100 ЛЕТ ЗАВОДУ «КРАСНОЕ СОРМОВО»
ИМ. АА ЖДАНОВА
1849 - 1949 ГГ.**



Митинг в дни 100-летнего юбилея



Цеха и территория преобразились



Цех СК-2: так было

Цех СК-2: так стало



МИНИСТЕРСТВО
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

Завод «Красное Сормово»

Директор
СМИРНОВ
Николай Иванович

1949 – 1950 гг

Техническое руководство
Черноверхский А.А., Керичев В.М.



Дизель-электрическая подводная лодка пр.613

СМИРНОВ

Николай Иванович

Директор завода в 1949-1950 гг.



Родился в 1904 году, бывший котельщик Балтийского завода (г. Ленинград). Образование высшее. Закончил годичные курсы красных директоров, после чего в 1941 году возглавил Рыбинскую судостроительную верфь. С 1945 года - директор Киевского судостроительного завода «Ленинская кузница».

В августе 1949 года Н.И. Смирнов был назначен директором Сормовского завода. Одно из самых заметных достижений в этот период — своевременная и высококачественная достройка первого в СССР крупнотоннажного морского дизель-электрохода «Генерал Ази Асланов» грузоподъемностью 7500 тонн. Вторым важным объектом была морская самоходная землечерпательница «Пятилетка». С ее помощью строился гидроузел на Волге.

В начале второй послевоенной пятилетки завод попал в исключительно тяжелое положение. Губительно сказались многоплановость задач, распыление сил и средств в судостроении, недостаток мощностей и перебои в снабжении. В этих условиях Н.И. Смирнов не смог обеспечить эффективность руководства.

В сентябре 1950 года он был переведен в г. Ленинград на Кировский завод.

12 ед. дизельных землесосов пр. 12 (Гл. конструктор Яковлев Г.Я.). В разборном виде отправились по ж/д на строительство Главного Туркменского канала.



Землесос пр. 12



1949 год. Юбилейный паровоз



Спуск буксира

К ЮБИЛЕЮ ЗАВОД ПРЕОБРАЗИЛСЯ

УЧАСТКИ ЗАВОДА
До и после реконструкции



ТЕРРИТОРИЯ ЗАВОДА
в юбилейные дни
июль 1967.



МИНИСТЕРСТВО
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

Завод
«Красное Сормово» им. Жданова

Директор завода
СМЕЛЯКОВ
Николай Николаевич

1949 – 1955 гг

Главный инженер
Маркушев П.П., Демьянович А.Н.



Непрерывная разливка стали

СМЕЛЯКОВ

Николай Николаевич

Директор завода в 1950-1955 гг.



Родился в 1911 году в г. Спасске Рязанской области. Образование высшее техническое.

В 1942 году Н.Н. Смеляков был направлен на завод «Красное Сормово» на должность заместителя начальника мартеновского цеха. После войны — начальник мартеновского цеха, главный металлург.

В сентябре 1950 года Н.Н. Смеляков был назначен директором завода. При его непосредственном участии завод превратился в центр освоения непрерывной разливки стали и в крупную базу морского судостроения. Было налажено серийное производство подводных лодок пр. 613. Строились буксиры, теплоходы «Большая Волга», бензоналивные баржи, землечерпательницы, землессосы.

26 мая 1955 года вошла в строй первая в СССР промышленная установка непрерывной разливки стали. Группе работников завода, в том числе и Н.Н. Смелякову было присвоено звание лауреата Ленинской премии.

В годы его руководства было много сделано по благоустройству территории завода, района и улучшению жилищно-бытовых условий сормовичей, он был инициатором строительства 4-х корпусов общежитий-интернатов и многоквартирных домов в центре Сормова.

В декабре 1955 г. Н.Н. Смеляков был избран первым секретарем Горьковского Горкома КПСС.

Н.Н. Смеляков награжден орденами медалями. Его именем назван сухогрузный теплоход серии «Россия».

В этот период сормовичи построили и сдали заказчикам 236 кораблей и судов в т.ч.:

87 ДЭПЛ пр. 613 (проектант ЦКБ-18, гл. конструктор Дерибин З.А.). Головной корабль сдан в 1951 г.

Тактико – технические данные:

Длина - 76 м., ширина - 6,3 м., осадка 4,6 м., водоизмещение - 1050 т., глубина погружения - 200 м., экипаж – 52 чел., ДВС 2 x 2000 л.с., ГЭД – 2 x 1350 л.с., АБ – 2 x 112 элементов, скорость надводная - 18,2 узла, подводная - 13,1 узла, устройство для работы ДВС под водой (РДП).

Вооружение: носовые ТА 4 x 533 м.м., кормовые 2 x 533 м.м., 12 торпед.

Приемные акты подписаны:

1951 г. – 1 ед., 1952 г. – 4 ед., 1953 г. – 16 ед., 1954 г. – 29 ед., 1955 г. – 37 ед.

Транспортный плавучий док
пр. 28К.

Морская самоходная многочерпаковая землечерпательница «Пятилетка». (Проектант КБ завода, главный конструктор Краковский И.И.)

Тактико-технические данные: длина - 87,5 м., ширина - 14,5 м., высота борта 5,2 м. Силовая установка: паровые машины – 3 x 800 л.с., котлы – 4 шт., давление пара – 14 атм., водоизмещение –



ДЭПЛ пр 613



Землечерпательница



Буксир пр. 10

3040 т, скорость — 8 узлов, производительность — $750 \text{ м}^3/\text{час}$, глубина черпания — 15 м.

Сдано 65 буксиров пр. 10.

34 сухогрузных теплоходов пр. 11.

2 речных ледокола «Волга» — 1950 г., «Дон» - 1951 г.

Тактико — технические данные:

Длина - 48 м., ширина - 12,32 м., высота борта — 4,0 м.,

мощность — 1800 л.с., скорость — 6,5 км/час.

Проектант — КБ завода, Заказчик — Волжское объединенное речное пароходство.



Речной ледокол

Крановые суда типа «Азморнефть» пр. 13 с краном г/п 25 т.



Крановое судно

В 1955г. сдан заказчику теплоход «Торпедо».

Грузовое судно, принадлежащее «автозаводу им. Сталина, переоборудовано на класс «О» Регистра с выходом на Большую Волгу. Заменены главные двигатели, валовая линия, электрооборудование, надстройка.

Сдан после дооборудования последний танкер из серии наливных шхун для Каспия типа «Ленин» — «Генерал Ази-Асланов» (г/п — 9850 т, длина 132 м, ДВС 4 х 900 л.с.).

После модернизации он стал первым танкером дизель-электроходом.

Архивная справка: «Цельносварной корпус танкера «Генерал Ази-Асланов» бы построен до ВОВ, отправлен в 1941 году на Каспийское море, где использовался в низовьях Волги, как самоходная шаланда для доставки грузов защитникам Сталинграда, пробитый во многих местах корпус изнутри покрыли цементом. В 1949 году доставили на завод, где по проекту Ленинградского «Моресудопроекта» достроили в танкер — дизель-электроход с дистанционным управлением и автоматикой. Азербайджанская газета «Вышка» в 1951 году писала: «Каспийский нефтеналивной флот пополнился новым крупнотоннажным танкером-электроходом».

20 малотоннажных грузовых теплоходов типа «Колхозница» пр. 456, проектанты ЦКБ «Вымпел», КБ завода.

ТТД: длина — 22,5 м, ширина — 3,57 м, ДВС - 80 л.с., скорость - 14 км/час, грузоподъемность — 20 т, грузовая стрела — 0,5 т, гофрированные конструкции корпуса с упрощенными обводами.



Танкер «Генерал Ази Асланов»



Сухогруз «Колхозница»



Р.Е. Алексеев

В 1951 г «Гидролаборатория» была реорганизована в КБ скоростного флота (Гл. конструктор Алексеев Р.Е.).

По заказу ВМФ новое КБ проводило дооборудование торпедных катеров пр. 123 крыльевыми устройствами на основе своих разработок, что позволяло резко увеличить скорость и маневренность малых боевых кораблей.

В 1951 г. за новые конструктивные решения по подводным крыльевым устройствам для торпедных катеров удостоены Сталинской премии:

Алексеев Ростислав Евгеньевич — главный конструктор, Ерлыкин Иван Иванович - ведущий конструктор, Зайцев Николай Алексеевич — ведущий конструктор, Попов Леонид Сергеевич — ведущий конструктор.



Цех СК-3

В эти годы велась дальнейшая реконструкция завода.

В 1953 г построен Судокорпусный цех № 3 (СК-3), организован 2-й Судомонтажный цех (2-СМ) для доставки, швартовых испытаний и отправки на сдаточные базы ДЭПЛ, организован самостоятельный трубомедный цех (ТМЦ).



Трансбордер

В 1955 г сданы в эксплуатацию большой трансбордер с лебедочной (г/п 6060 т), спусковое устройство (слип), ковш в гавани для приема спускаемых по слипу кораблей и судов.

Построен новый корпус цеха «Эра» с аккумуляторным залом.

В 1953 г. Судояма для строительства судов № 1 (длина — 400 м, ширина — 60 м, глубина — 3 м) передана под склад металла.



Цех «ЭРА»

С 1951 по 1953 гг построена для заказчика «Сибирь-золото» партия плавучих электродраг для промывки и добычи золота.

Длина — 82 м, ширина — 26 м, водоизмещение — 1 300 т, ковш емкостью 210 л, скорость черпания 24 ковша в минуту, глубина черпания — 11 метров.

Драги отправлялись по ж/д в разобранном виде (80 вагонов и платформ).



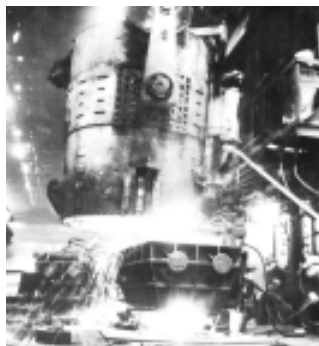
Драга

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 октября 1954 г за добросовестную долголетнюю работу, за заслуги перед Родиной и советским народом, в связи с 105-летием завода «Красное Сормово» группа рабочих, бригадиров, инженеров и служащих завода награждена орденами и медалями СССР.

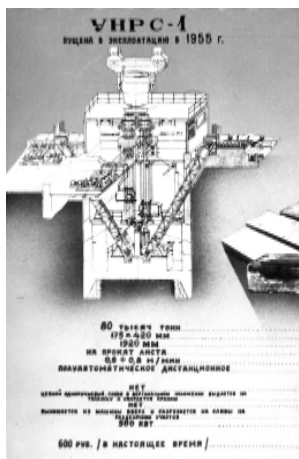


Паровоз-памятник

В 1951 г. прекращено изготовление паровозов.



УНРС



Памятный знак
в честь 25-летия УНРС

С 1949 по 1955 гг. шла модернизация металлургического производства:
обновлены мелкосортный и среднесортный прокатные станы,
прошла реконструкция стана «750»,
построен новый меднолитейный цех,

В 1950 г. принято решение о создании новейшей установки непрерывной разливки стали (УНРС), создано специальное КБ.

28 мая 1955 г новая установка (УНРС-1) введена в строй.

Резко увеличивается выпуск продукции для сельского хозяйства и населения:

с 1953 г. начат выпуск силосоуборочных комбайнов, стеблеподъемников, зерносушилок, звеньев гусениц, плужных стоек;

с 1950 г выпускаются металлические кровати, посуда, топоры, печное литье;

с 1954 г выпускаются книжные шкафы, шифоньеры для населения.

Количество работающих — 26 000 человек.

УПРАВЛЕНИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ ГОРЬКОВСКОГО
СОВЕТА НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

Завод «Красное Сормово»

Директор
ЛЯПИН
Александр Иванович

1955 – 1960 гг.

Техническое руководство
Черноверхский П.А., Керичев В.М.



Флагман Волжского флота дизель-электроход «Ленин»

ЛЯПИН

Александр Иванович

Директор завода в 1956-1960 гг.



Родился в 1907 году в рабочей семье. В 1930 году поступил на завод слесарем, совмещал работу с учебой в техникуме. После его окончания в 1932 году А.И. Ляпин был командирован на строительство Горьковского автозавода.

В 1937 году поступил на Сормовский завод, где был назначен заведующим конструкторским бюро инструментального цеха. Работу совмещал с учебой на вечернем отделении Горьковского института инженеров водного транспорта.

В 1939 году — заместитель начальника цеха приспособлений, затем — начальник цеха.

После войны назначен заместителем главного инженера по судостроению. В 1956 году Министерство назначает А.И. Ляпина директором завода «Красное Сормово».

Завод в то время работал четко, выдача продукции шла неуклонно. Через несколько месяцев, в связи с завершением строительства серии подводных лодок и недогрузки цехов, начались сбои в работе завода. Пришлось перестраивать производство на массовый выпуск сухогрузных и нефтеналивных судов. Завод взялся за выпуск несвойственных ему заказов, изделий химии, оборудования для цементной и нефтеперерабатывающей промышленности. В 1956 году план по валовой продукции был выполнен на 88%. В последующие годы отставание продолжалось.

В 1960 году А.И. Ляпин был освобожден от должности и назначен начальником технического управления Горьковского совнархоза.

В 1958 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР за доблестный труд бригадиру сталеваров мартеновского цеха завода «Красное Сормово» Анищенко Николаю Ивановичу присвоено высокое звание «Герой Социалистического Труда» с вручением Ордена Ленина и золотой медали «Серп и молот».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 декабря 1957 г. ряд работников завода в связи с 50-летием Советских профсоюзов награжден Орденами и Медалями СССР.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 июля 1958 г. в ознаменование Дня Metallурга, группа специалистов завода награждена орденами и медалями СССР.

Указом Президиума ВС СССР от 13 мая 1959 г. группа специалистов завода «Красное Сормово» награждена орденами и медалями СССР за выпуск продукции спецназначения.

В 1958 г. за создание первой в СССР Установки непрерывной разливки стали (УНРС) удостоены высокого звания «Лауреат Ленинской премии» специалисты завода:

Командин Николай Леонидович, зам. Главного металлурга,
Коротков Константин Петрович, Гл. конструктор КБ,
Майоров Николай Павлович, Главный металлург,
Смеляков Николай Николаевич, директор завода,
Хрипков Александр Васильевич, нач. отдела КБ.

В 1958 г. на Всемирном салоне в Брюсселе за создание первого в мире пассажирского теплохода на подводных крыльях «Ракета», пассажирского прогулочного катера на подводных крыльях «Волга» - заводу «Красное Сормово» присуждена Золотая Медаль.

За создание пассажирского трехпалубного речного дизель-электрохода «Советский Союз» заводу «Красное Сормово» присужден Диплом Всемирного салона.



ДЭПЛ пр. 633

За этот период сданы заказчикам 205 кораблей и судов, в т.ч.:

26 единиц ДЭПЛ пр. 613.

Начато строительство ДЭПЛ пр. 633 (проект ЦКБ-112, гл. конструктор Дерибин З.А., головной корабль «С-350» сдан в 1959 г.)

ТТД: Водоизмещение — 1330 т, длина — 76,6 м, ширина — 6,7 м; осадка — 4,6 м; глубина погружения — 300 м. Экипаж 52 чел.

Скорость хода: надводная — 15,5 узлов, подводная -13,0 узлов.

Носовые ТА 6 x 533 мм

Кормовые ТА 2 x 533 мм

Боезапас — 14 ед.

Средства РЛС обнаружения, опознавания, шумопеленгование, гидроакустика кругового обзора, обнаружения звукоподводной связи. Перископы: атаки, обнаружения, средства радиосвязи, навигации.



ДЭПЛ пр. 633

Шла активная модернизация ДЭПЛ пр. 613. Ракетная ДЭПЛ по проекту П613 (1 ед.) на палубе прочный контейнер с крылатой ракетой П-5 надводного старта, первый пуск состоялся 25.11. 1957 г.



ДЭПЛ пр. 640

Ракетная ДЭПЛ по пр. 644 (6 ед.) 2 прочных подъемных контейнера с ракетами надводного старта.

ДЭПЛ для научных исследований «Северянка».



ДЭПЛ пр. 644

ДЭПЛ для отработки новых аварийно-спасательных устройств по пр. 613С.

ДЭПЛ радиолокационного дозора по пр. 640.

В 1955 г. на базе Гидролаборатории и КБ завода создан филиал ЦКБ-19, на его базе в 1958 г. Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях (ЦКБ по СПК, гл. конструктор Алексеев Р.Е.)



Катер СПК «ВОЛГА»

Построено первое пассажирское судно на подводных крыльях «Ракета» пр. 340

ТТД:

длина — 27 м,

ширина — 5,0 м,

гл. двигатель М-50; 1200 л.с.,

скорость — 60 км/час,

пассажиров — 70 чел.

Головное судно на испытаниях совершило пробег от Горького до Москвы за 14 часов.



СПК «Ракета»



Танк Т-34 выводит

Пассажирское судно на подводных крыльях «Метеор» пр. 342.

ТТД:

длина — 34 м

ширина — 9,5 м

ДВС — 2400 л.с.,

скорость — 70 км/час,

число пассажиров — 150 человек.

Головное судно сдано в 1960 г.



СПК «Метеор»



Дизель-электроход

Трехпалубные пассажирские дизель -
электроходы на класс «О» Регистра: «Ле-
нин» (1958 г.); «Советский Союз» (1959 г.).
Проект - КБ завода.



Пульт управления
в рубке судна

ТТД:
длина — 121 м,
ширина — 16,3 м,
осадка — 2,4 м,
водоизмещение — 2030 т,
пассажиров — 440 чел,
ДВС 3 х 900 л.с.
Электродвижение, скорость -
26 км/час.
Подруливающие устройство.
Три линии вала.



2-местная каюта

Трехдечная надстройка, дистанци-
онное управление силовой установ-
кой из ходовой рубки, эхолот, радар,
связь, навигация.



Климатическая станция

Мягкие спальные места, кондицио-
нирование воздуха, отделка ценными по-
родами дерева, киноконцертный зал, по-
чта, парикмахерская, телевидение, теле-
фонная связь с берегом.

Д/э «Ленин» долгое время пла-
вал флагманом речного флота Волги.

123 единицы речных сухогрузных теплоходов пр.576 (КБ завода). Головной с/т сдан в 1956 г.

ТТД: Длина — 93,9 м
Ширина - 13,22 м
Грузоподъемность — 2 000 т
Дистанционное управление
ДВС.
Ледовые подкрепления.
Гофрированные переборки.

Сухогрузные теплоходы пр. 576.



схг «Сормовский комсомол»

В 1953 г. на базе отдела главного конструктора завода создано центральное конструкторское бюро 112 (ЦКБ-112) по проектированию подводных кораблей (ныне ЦКБ «Лазурит»).



схг «Бирск»

С 1956 года для населения освоен выпуск однобаковой (с ручным отжимом) стиральной бытовой машины.



Стиральная машина «Волна-59»

С 1959 г. начат выпуск полуавтоматической стиральной машины с центрифугой «Волна-59».



«Волна-59» на конвейере



Завод активно осваивал выпуск товаров народного потребления.

В 1956 г начат выпуск сложных изделий для химической и цементной промышленности, в т.ч.:

вакуумные аппараты для мыловарения,

тарельчатые колонны,

трубные мельницы,

аппараты для выработки технической смолы из древесины,

ресиверы для оконного стекла,

этановые, абсорбционные пропановые колонны,

скрубберы (в т.ч. в КНР).



Кроватный цех

В 1959 г. организованы:
цех 3-СМ, цех СК-7.

Закрыты:

колесопрокатный цех,

старомартеновский цех.



На участке сборки

Количество работающих — 27 500 чел.

УПРАВЛЕНИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ ГСНХ
МИНИСТЕРСТВО СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР
Первое Главное Управление

Завод «Красное Сормово»

Директор
ЮРЬЕВ
Михаил Афанасьевич

1960 – 1974 гг

Главные инженеры:
Брызгалов А.А., Забегалов Б.В.
Главный конструктор **Животовский А.А.**



АПЛ пр.670 «Скат»

ЮРЬЕВ

Михаил Афанасьевич

Директор завода в 1960-1974 гг.



Родился в 1911 году. С 6 лет лишился родителей, беспризорничал, был пастухом, затем поступил учеником литейщика на завод в Курской области, учился в школе ФЗО. По путевке комсомола был направлен на учебу в Уральский индустриальный институт, закончил его в 1937 году, работал сменным инженером в тресте «Востоксталь».

С 1939 года по 1943 год работал в Свердловском обкоме КПСС. В 1943 году был отозван в аппарат ЦК КПСС.

В 1951 году был переведен на хозяйственную работу в город Горький, где 10 лет занимал пост директора Горьковского металлургического завода.

В августе 1960 года назначен директором завода «Красное Сормово». Под руководством М.А. Юрьева сормовичи строили современные подводные лодки, железнодорожные паромы, крылатые суда, кран-катамаран «Кер-Оглы», теплоходы смешанного плавания. Завод из убыточного предприятия стал рентабельным и был награжден орденом Октябрьской революции.

В 1971 году М.А. Юрьеву было присвоено звание Героя Социалистического Труда, в 1972 году присуждена Государственная премия. Заслуги М.А. Юрьева перед государством отмечены орденом Ленина, 4-мя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Отечественной войны, медалями.

В декабре 1974 года М.А. Юрьев перешел работать заместителем директора ЦНИИ «Сириус».

В 1970 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешное выполнение плана восьмой пятилетки и организацию производства новой техники завод «Красное Сормово» награжден орденом «Октябрьская революция».

В 1966 г. Указом Президиума ВС СССР
за доблестный труд и рабочее мастерство
Белов Иван Павлович - бригадир сталеваров,
Бодров Сергей Николаевич - бригадир слесарей-монтажников,
Пайщиков Вячеслав Васильевич - бригадир электросварщиков
удостоены высокого звания Герой Социалистического Труда
с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и Молот».

В 1970 г. Указом Президиума ВС СССР за самоотверженную
работу по досрочному выполнению пятилетнего плана

Удалову Александру Петровичу,
бригадиру слесарей-монтажников, присвоено
высокое звание Герой Социалистического Труда
с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и Молот».

В 1971 г. Указом Президиума ВС СССР за личный творческий вклад
в дело создания головных образцов новой техники
директору завода «Красное Сормово»
Юрьеву Михаилу Афанасьевичу
присуждено высокое звание Герой Социалистического Труда с
вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и Молот».

Указом Президиума ВС СССР от 28 апреля 1964 г. за успешную модернизацию спецтехники ряд работников завода награждены орденами и медалями СССР.

Указом Президиума ВС СССР от 23 июля 1966г. группа специалистов завода за заслуги в спецудостроении награждена орденами и медалями СССР.

В 1967 г. за активное участие в Великой Октябрьской Социалистической Революции, гражданской войне, становлении Советской власти Указом Президиума ВС СССР от 28 октября

ветераны завода:

Гальянов Александр Александрович,

Кокушкин Яков Карпович,

Наумов Степан Никифорович

награждены орденами Ленина.

Кудрин Николай Александрович награжден орденом «Красная Звезда», **Плесков Николай Константинович** награжден орденом «Знак Почета».

Указом Президиума от 6 апреля 1970 г. группа специалистов завода за выпуск новой спецтехники награждена орденами и медалями СССР.

Указом Президиума ВС СССР от 26 апреля 1971 г. за трудовые успехи в спецсудостроении ряд работников завода награжден орденами и медалями СССР.

Указом Президиума ВС СССР от 25 марта 1974 г. за доблестный труд и досрочное выполнение пятилетнего плана большая группа работников завода награждена орденами и медалями СССР.

Указом Президиума ВС СССР от 4 декабря 1974 г. ряд специалистов завода за освоение и выпуск новой спецтехники награжден орденами и медалями СССР.

В 1962 году за создание ряда проектов пассажирских скоростных судов на подводных крыльях группа специалистов ЦКБ по СПК удостоены Почетного Звания «Лауреат Ленинской премии»:

Алексеев Ростислав Евгеньевич — Главный конструктор,
Васин Александр Иванович - зам. нач. отдела,
Ерлыкин Иван Иванович - зам. Главного конструктора,
Зайцев Николай Алексеевич - Главный инженер ЦКБ,
Зобнин Болислав Александрович - нач. отдела,
Маскалик Александр Исаакович - нач. отдела,
Полуэктов Виктор Григорьевич, капитан — наставник,
Попов Леонид Сергеевич - зам. Главного инженера,
Рябов Константин Михайлович - нач. отдела,
Сушин Григорий Васильевич - зам. Главного конструктора,
Шапкин Иван Михайлович - зам. Главного конструктора.

В 1970 г. за внедрение новой техники при создании Головной атомной ПЛ пр. 670 Главный технолог завода

Старцев Константин Степанович
удостоен звания «Лауреат Ленинской премии».

В 1971 г. за создание новых видов спецтехники, специалисты завода:

Забегалов Борис Викторович — главный инженер,
Панов Константин Николаевич — бригадир судосборщиков,
Храмов Николай Иванович — зам. начальника отдела
удостоены почетного звания «Лауреат Государственной премии СССР».

В 1972 г за создание проекта и организацию серийного строительства судов нового класса «река-море» плавания, специалисты завода:

Животовский Альберт Абрамович — Главный конструктор,
Зиненко Георгий Данилович — гл. конструктор проекта,
Лотович Георгий Николаевич — гл. технолог судостроения,
Шайдаков Борис Петрович — начальник цеха,
Юрьев Михаил Афанасьевич — директор завода
удостоены почетного звания «Лауреат Государственной премии СССР».



АПЛ пр. 670 «Скат»



АПЛ пр. 670 «Скат»



АПЛ пр. 670 «Скат»

В 1961-1974 годах завод построил и сдал 145 кораблей и судов, в т.ч.: 11 единиц атомных подводных лодок пр. 670.

Головной корабль сдан 5 ноября 1967 г. Проект ЦКБ «Лазурит». Главный конструктор Воробьев В.П., главный строитель проекта Семашко В.В., ответственный сдатчик головного корабля Преображенский Ф.Г.

Основные ТТД:

Водоизмещение — 3 570 т; длина — 95,6 м; ширина - 9,6 м; осадка — 6,9 м; глубина погружения — 300 м; автономность — 60 суток; экипаж — 77 чел.

Силовая установка:

ППУ ВМУ-1, ОК-350

ПТУ ГТЗА, 615x70, 20 000 л.с.

АТГ- Ока, 9 x 2 000 кВт

ДГ 500/1, 1 x 500 кВт

Аккумулятор. батарея 28 см, 2 x 112 элем. Водометы РСД 2 x 350 л.с. 5 лопастный винт — 1 ед.

Скорость хода: подводная ГЭТА — 26 узлов, надводная ГЭТА — 13 уз.

Вооружение — ракетное:

8 наклонных прочных контейнеров
внутри легкого корпуса,

8 крылатых ракет «Аметист»
с подводным стартом.

Торпедное: носовые ТА

4 x 533 мм, 14 торпед.

Гидроакустика, радиолокация,
навигация, перископы, радиосвязь.

Для проверки удобства размещения оборудования и агрегатов, построен масштабный макет ПЛ, для обслуживания, транспортировки, обеспечения достроечных работ на сдаточной базе, спроектированы и построены:



Плавмастерская

плавмастерская пр. 1890 «Академик Крылов»,

два самоходных плавучих энергоблока : «Герой Советского Союза Сутырин» (1966 г), «Инженер Каманин» (1967 г) по пр. 1891,



Энергоблок

большой плавучий контрольно-дозиметрический пункт (ПКДП пр. 1797), «Академик Вавилов»,

два малых ПКДП пр. 7038,
транспортно-подъемный плавучий док пр. 1753 (4 ед.).

В 1973 г сдана головная АПЛ пр. 670М «Чайка» (проект ЦКБ «Лазурит», главный конструктор Воробьев В.П., ответственный сдатчик Бублик АА).



АПЛ пр. 670М-1 «Чайка»



АПЛ пр 671РТ

В 1972 г. сдана головная АПЛ пр. 671РТ «Семга» (пр. ЦКБ «Малахит»).

Главный конструктор Чернышов Г.Н., ответственный сдатчик Нахров А.Н.

14 единиц ракетных ДЭПЛ пр. 651 (проект ЦКБ «Рубин», главный конструктор Кассациер А.С.). Головной корабль сдан в 1965 г, ответственный сдатчик Козлов Ю.Н.

Основные ТТД:

Водоизмещение	- 3174 т
Длина	- 85,9 м
Ширина	- 9,7 м
Осадка	- 6,9 м
Глубина погружения	— 300 м
Экипаж	- 78 чел.

Силовая установка:

Дизели 1Д43 2 х 4 000 л.с.

ДГ 1Д42 1 х 1 000 квт

ГЭД ПГ-141 2 х 6 000 л.с.

ПК 140, 2 х 200 квт

АБ 30/3 4 х 152 элемента

Скорость хода при АБ 18,1 узла

Вооружение:

ракеты П-6 — в прочных шахтах надводного старта. - 4 ед.

Торпедное:

носовые ТА - 6 х 533 мм,

кормовые - 4 х 400 мм

Навигация, радиолокация, гидроакустика, радиосвязь, перископ.



АПЛ пр 671РТ



ДЭПЛ пр 651

В 1972 г сдан транспортный док пр. 1767. Гл. конструктор Петраков.

В 1973 г. сдана головная ДЭПЛ пр. 641Б «Сом» (проект ЦКБ «Рубин»).

Гл. конструктор Дерибин З.А.,
отв. сдатчик Привалов В.Н.

Основные ТТД:

Водоизмещение - 2750 т

Длина - 92 м

Ширина - 9,0 м

Осадка - 7,0 м

Экипаж - 62 чел.

ДВС 3 x 1900 л.с.

ГЭД - 1 x 2700 л.с., 2 x 1330 л.с.

3 линии вала.

Скорость: надводная - 14 узлов,

подводная — 15 узлов.

Вооружение: носовые ТА 533 мм.

Навигация «Мост»,

гидроакустика — «Рубикон»,

радиолокация, связь, перископы.



ДЭПЛ пр. 641Б



ДЭПЛ пр. 613В

Продолжалась активная работа по переоборудованию и модернизации ДЭПЛ пр. 613, в т.ч.:

1 ед. по пр. 640.

1 ед. по пр. 666 (спасательная ПЛ с подводным снарядом УПС).

2 ед. по пр. 665 (ракетная ДЭПЛ с 4 ракетами надводного старта).

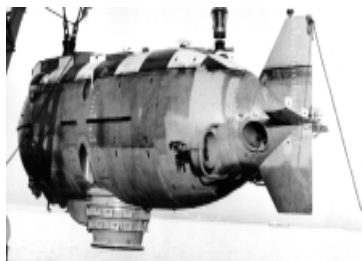
16 ед. по пр. 613В (увеличение автономности до 45 суток).



ДЭПЛ пр. 665



ДЭЛ пр. 666



СПС пр 1837

В 1971 г. сдан спасательный подводный снаряд (СПС) по пр. 1837, начато серийное строительство.

ТТД:

Длина - 10,7 м; ширина - 3,9 м; скорость - 3,6 уз/час; глубина погружения - 550 м. Экипаж - 3 чел.

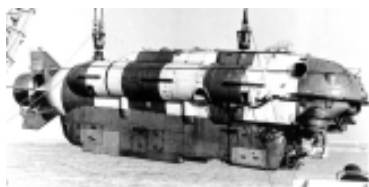
Проект ЦКБ «Лазурит»

В 1971 г. сдан головной автономный рабочий снаряд (АРС) по пр. 1839, начато серийное строительство.

ТТД:

Длина - 13,6 м; ширина - 3,5 м; осадка - 2,9 м; глубина погружения - 550 м. Экипаж - 3 чел.

Скорость - 3,9 узла.



СПС пр 1839

В 1972 г сдан головной морской транспорт ракетовоз «Амга» по пр. 1791 (ЦКБ «Коралл», главный конструктор Губанов В.Е., главный строитель Заикин В.П.).

ТТД: длина - 98 м; ширина - 18 м; высота борта - 6,0 м.

Силовая установка: ДВС 2х3600 л.с.

Кран г/п - 50 т с системой стабилизации для работы на волнении, два грузовых трюма с средствами для погрузки, выгрузки и хранения 16 ракет разного типа и комплектации.

Назначение транспорта - перевозка, хранение, погрузка на боевые ракетные корабли ракет в порту и открытом море.



Ракетовоз «Амга»

В 1964 г. сдано уникальное самоходное двухкорпусное крановое судно «Кер-Оглы», предназначенное для обеспечения крупноблочного строительства морских нефтепромысловых сооружений из стали и железобетона. (Проект ЦКБ «Вымпел», главный конструктор Губанов В.Е., главный строитель Заикин В.П.).

ТТД:

Длина - 129,7 м

Ширина - 50 м

Высота борта - 7,0 м

Габарит - 101 м

Водоизмещение - 11400 т

Силовая установка: 9 дизель-генераторов - 9 000 л.с.

Гребные винты в носу и корме.

Монтажный полноповоротный кран. Главный гак - 250 т

Вспомогательный гак - 140 т

Подъем стрелы - 70 м

Кран изготовлен в Ленинграде.



Кран-катамаран



Сборка крана



Морской паром
«Советский Азербайджан»

В 1962 г сдан головной морской железнодорожный паром пр. 721 «Советский Азербайджан» (проект ЦКБ «Вымпел»), начато серийное строительство.

ТТД:

Длина - 133 м; ширина - 18,3 м;

высота борта - 6,2 м; осадка - 3,2 м; водоизмещение - 3830 т; скорость - 17 узлов; ДГ 4 x 1250 квт.,

подруливающее устройство

Вместимость: 30 грузовых вагонов, пассажирских - 18.



Морской паром



Танкер пр 576Т

Построены и сданы 10 ед. речных танкеров пр. 576Т.



Сухогруз пр 791

Сданы 4 сухогрузных теплохода пр. 791.



«Красное Сормово»

Построено и сдано 47 сухогрузных теплоходов пр. 1557 (проект завода, главный конструктор Зиненко Г.Д.). Головной корабль сдан в 1967 г.

В 1971 г проекту присвоен Государственный Знак Качества).



с/х пр. 1557 на стапеле

ТТД:

Длина	- 114 м.
Ширина	- 13,2 м.
ДВС	- 1320 л.с.
Скорость	- 10,6 узла.
Экипаж	- 18 чел.
4 трюма с раскрытием	80%.

В 1961 г. построено пассажирское судно на подводных крыльях «Спутник» пр. 329

ТТД:

Длина - 48 м

Ширина - 12 м

Осадка - 0,5 м

ДВС 4 х 730 л.с., скорость- 70 км/час., пассажиров — 300 чел.



Обсуждение проекта



СПК «Спутник»

В 1962 г. сдано судно на подводных крыльях «Чайка» пр. 1705.

Длина - 26,3 м

Ширина - 3,8 м

Скорость - 95 км/час

Пассажиров — 30 мест.



СПК «Чайка»

В 1965 г. ЦКБ по СПК (главный конструктор Алексеев Р.Е.) вышло из состава завода и стало самостоятельной организацией, которое вошло во 2-е Главное управление Министерства судостроительной промышленности.



В ЦКБ по СПК



СВП «Радуга»

В 1963 г. построено первое, подобного типа, судно на воздушной подушке «Радуга» (пр. КБ завода, главный конструктор Шенберг):

Длина - 9,4 м

Ширина - 4,1 м

Двигатель - 440 л.с.

Скорость - 120 км/час

Пассажиров — 5 чел.



СВП «Сормович»

В 1969 г. вышло в опытную эксплуатацию на Волгу пассажирское судно на воздушной подушке для магистральных рек «Сормович»:

Длина - 29,2 м

Ширина - 10 м

Осадка - 0,2 м

Двигатель - 1800 л.с.

Скорость - 100 км/час

Число мест - 50 чел.

В 1961 г. начала работать вторая установка непрерывной разливки стали.

В 1969 г. на базе КБ металлургического производства создан Горьковский филиал Центрального научно-исследовательского института конструктивных материалов «Прометей».



Волна-М

С 1968 г. начат выпуск новых полуавтоматических стиральных машин «Волна-М» (с 1968 по 1971 гг. продано 436 671 машина).

С 1960 г. организован выпуск кронштейнов для подвески тракторных и комбайновых прицепов (530 000 в год). В 1973 г заказчику отгружен кронштейн № 2 000 000.

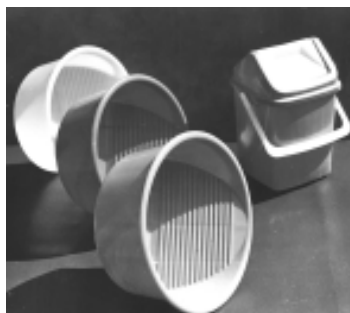


Выпуск кронштейнов

С 1970 г. организован выпуск изделий из пластмасс для населения.

В 1961 г. во вновь организованном цехе МС-2 начато изготовление манипуляторов М22, М33 для атомной промышленности.

В 1970 г. в Севастопольском высшем военно-морском инженерном училище завод смонтировал и сдал изготовленный им действующий комплекс-тренажер «Борт-70».



Пластмассовая посуда

По постановлению Правительства от 19.07.1962 г. заводу поручено изготовление конструкций и монтаж механизмов на Государственной испытательной станции (НИТИ) — стенд для обработки атомной силовой установки АПЛ пр. 645 (стенд КМ-1) в п. Сосновый бор.

Создан отдел: Солоденко И.Г., Игнатъев А.М., Бармин В.А., Горский Ю.В., Хламов Л.Н.



Зерносушилки для села



Трансбордер у цеха СК-3

В 1962 г. построен передаточный трансбордер для цеха СК-3 (г/п 1200 т).

В 1963 г. сдан стеновой корпус для цеха СМ-1 (4 000 м²).



На открытом стапеле

В 1964-1965 гг. построен корпус для цеха 1-СМ с открытым стапелем.

В 1966-1968 гг. сдан Судокорпусно-монтажный цех (СКМ).



Цех СКМ

В 1968 г. начата постройка Корпусо-обрабатывающего цеха (КОЦ), 45 000 м².



МСК

В 1971 г. сдан Машиностроительный корпус (МСК), 40 000 м²

Количество работающих - 29 500 чел.

МИНИСТЕРСТВО
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Завод «Красное Сормово»

Директор
ЛЕОНОВ
Николай Ефимович

1974 – 1984

Техническое руководство
Главный инженер – **Жарков Н.С.**
Главный конструктор **Животовский А.А.**



АПЛ пр. 945 Барракуда»

ЛЕОНОВ

Николай Ефимович

Директор завода в 1974-1984 гг.



Родился в 1926 году, образование высшее, в 1952 году окончил Горьковский институт инженеров водного транспорта.

Свою трудовую деятельность начал в 1946 году сменным механиком на Астраханском заводе имени Урицкого.

В 1952 году был принят на завод «Красное Сормово» мастером, избран секретарем заводского комитета ВЛКСМ, а через два года избран секретарем горкома ВЛКСМ.

В 1957 году возвратился на завод, где работал заместителем начальника, начальником сварочного цеха, начальником планово-производственного отдела, заместителем директора по производству.

В декабре 1970 г. избран секретарем парткома завода «Красное Сормово», в мае 1973 года утвержден зав. отделом оборонной промышленности Обкома КПСС.

В декабре 1974 года Н.Е. Леонов был назначен директором завода «Красное Сормово». Под его руководством началась стабилизация работы завода после большого отставания в 1974 году.

Под руководством Н.Е. Леонова завод освоил выпуск новейших подводных лодок, в том числе и атомных, современных теплоходов типа «река-море». В эти годы получили новое развитие производственные мощности в судостроении и машиностроении.

Н.Е. Леонов — кандидат экономических наук. Лауреат Государственной премии, награжден орденами Октябрьской революции, Трудового Красного знамени, «Знак почета», медалями.

1975 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР за самоотверженный труд по освоению новой техники, токарю-расточнику **Галанину Тимофею Григорьевичу** присвоено высокое звание Герой Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и молот».

Указами Президиума Верховного Совета СССР от 25 апреля и 15 мая 1975 г. большая группа тружеников завода за успешную работу в судостроении, за освоение новой спецтехники, награждена орденами и медалями СССР.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 марта 1976 г. за победу в социалистическом соревновании ряд специалистов завода награжден орденами и медалями СССР.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июня 1977 г. группа тружеников завода награждена орденами и медалями СССР.

Указами Президиума Верховного Совета СССР от 23 января, 10 апреля, 10 августа, 6 сентября 1978 г. группа специалистов завода награждена орденами и медалями СССР за выпуск новых образцов спецтехники.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 марта 1981 г. группа специалистов награждена орденами и медалями СССР.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 февраля 1984 г. группа специалистов награждена орденами и медалями СССР за выпуск новой спецтехники.

За внедрение новой техники при строительстве морских транспортных-
ракетовозов пр. 1791, специалисты завода:

Захаров Петр Алексеевич — бригадир слесарей,
Кулагин Валерий Николаевич — слесарь-монтажник,
Смирнов Вадим Петрович — главный технолог проекта,
Чалов Виктор Васильевич — начальник цеха
удостоены высокого звания «Лауреат Государственной премии СССР».

За организацию строительства спасательных и рабочих глубоководных
аппаратов специалисты завода:

Леонов Николай Ефимович — директор завода,
Мочалов Юрий Геннадьевич — бригадир слесарей
удостоены звания «Лауреат Государственной премии СССР».

В 1984 г. за подготовку завода к строительству атомных подводных
лодок нового поколения, за создание комплекса цехов и сооружений, обес-
печивающих строительство кораблей и судов новых проектов, специалисты
завода:

Жарков Николай Сергеевич — главный инженер завода,
Лопатников Анатолий Дмитриевич — сборщик металлоконструкций,
Неферов Алексей Тихонович — зам. директора по кап. строительству,
Усов Иван Иванович — главный конструктор по специальности,
Янченко Михаил Петрович — начальник цеха
удостоены высокого звания «Лауреат Премии Совета Министров
СССР» удостоены Почетного Звания «Лауреат Ленинской премии».

В 1974 - 1984 годах построены и сданы 77 кораблей и судов, в т.ч.

Головная атомная подводная лодка в титановом корпусе, проект 945 «Барракуда», главный конструктор Кваша Н.И., главный строитель Сорокин Е.И., ответственный сдатчик Бублик А.А.

ТТД:

Водоизмещение: надводное — 5940 т, подводное — 9 000 т

Длина — 107,16 м., ширина — 12,28 м, осадка — 9,62 м, скорость хода подводная — 33,5 узла. Автономность — 100 суток. Экипаж - 61 чел.

Силовая установка:

ППУ ОК-651 1 х 190 мвт

ПТА ОК-9 1 х 50 000 л.с.

Два дизель-обратимых преобразователя 2 х 500 квт.

АБ 426П 2 х 112 элементов.

Двигитель гребной - 7-лопастный винт. РДК резервный - 2 х 370 квт.

Вооружение: носовые ТА:

2 х 650 мм, 4 х 533 мм. Боезапас:

40 ракет «Гранит» или торпед.

Гидроакустическая система

ГАК «Скат», выпускные антенны.

Комплексная система автоматического и дистанционного управления корабельными средствами КСАУ-ТС.

Установлена всплывающая камера на весь экипаж.

На АПЛ выполнены соответствующие требования по магнитному, электрическим полям, электромагнитной защите, кильватерному следу против атомной защите.



АПЛ пр 945 «Кострома»



АПЛ пр 945А «Псков»



АПЛ пр 945
«Нижегород»



АПЛ «БАРРАКУДА»

**ДЭПЛ пр 877
«ВАРШАВЯНКА»**



Подлодка на стапеле



Перед спуском на воду



Напутствие
сдаточной команде



«Черная дыра» в океане

Головная неатомная подводная лодка пр. 877 «Варшавянка», проект ЦКБ «Рубин». Главный конструктор Кормилицын Ю.Н. Ответственный сдатчик Брызгалов А.А.

ТТД:

Водоизмещение — 2300 т
Длина — 72,6 м, ширина — 9,2 м,
осадка — 6,2 м

Наружные обводы в форме тела вращения, крестообразное кормовое оперение

Глубина погружения — 300 м
Автономность 45 суток,
экипаж — 52 человека
Гребной электродвигатель
1 х 4 000 квт

Полное электродвижение,
ДГ 2 х 1000 квт
Скорость хода — подводная —
17 узлов

Вооружение: носовые ТА
6 х 533 мм, боезапас — 18 ед,
мин — 24 ед.
Зенитные управляемые ракеты,
новейшие средства защиты
Современные радиотехнические,
акустические, локационные, навигацион-
ные средства.

Плавдок и плавучие опоры транспортного комплекса для проводки АПЛ пр. 945

2 ед. атомных ПЛ пр. 671РТ
«Семга»



Транспортный

5 ед. атомных ракетных ПЛ пр. 670М
16 ед. ДЭПЛ пр. 641Б
7 ед. спасательных подводных снарядов
6 ед. автономных рабочих снарядов
2 ед. - морские транспорты—ракето-
возы пр. 1791

32 ед.- сухогрузные теплоходы типа
«река-море» пр. 1557



Инженерный корпус

Сборочно-сварочный цех (31 000 м²),

Построены по планам реконструкции завода: склад стали и инженерный корпус при Корпусообрабатывающем цехе (КОЦ).



Сборочно-сварочный цех

Корпусный цех СК-4 (15 500 м²), наземный передаточный трансбордер г/п 2 500 т (ССЦ-СКМ).



Склад стали

В 1979 г стиральной машине и книжному шкафу присвоен «Знак Качества»



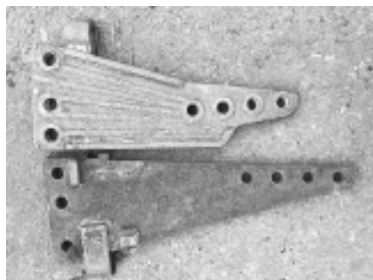
Со Знаком качества

Выпущена стиральная машина № 1000 000.



Тракторные гусеницы

В 1980 г. отгружены
плужная стойка № 2000 000,
звено гусеницы № 5000 000,
кронштейн № 6 000 000.



Плужная стойка

Изготовлен монтажный гидравлический стенд для сооружения сводов станций Горьковского метрополитена (1978-79 гг.)



В гавани завода

Территория завода достигла 267 га.

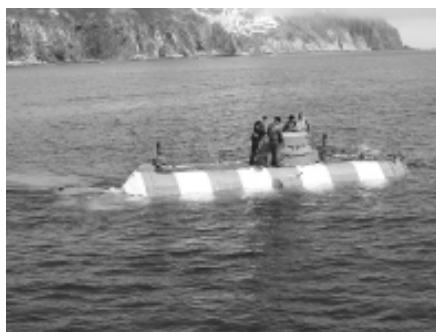
КОНЦЕРН
МОРСКОЕ КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ

**Производственное объединение (1988)
Завод «Красное Сормово»**

Директор
ЖАРКОВ
Николай Сергеевич

1984 – 1994 гг

Техническое руководство:
Технический директор — **Ряхин Л.В.**
Инженерный центр
Управление по проектированию



Глубоководный спасательный аппарат пр. 1855 «ПРИЗ»

ЖАРКОВ

Николай Сергеевич

Директор завода с 1984 года по 2018 год.



Родился в 1937 году в Ставропольском крае в крестьянской семье. После окончания Ленинградского политехнического института Н.С. Жарков был направлен на завод «Красное Сормово», где прошел все ступени профессионального роста от строителя кораблей до генерального директора предприятия.

При участии Н.С. Жаркова в 70-х - начале 80-х годов проведена реконструкция и комплексное техническое перевооружение производства, за что в 1984 году ему был вручен диплом и знак Лауреата премии Совета министров СССР.

За последующие годы были успешно освоены программы серийного строительства дизельных и атомных подводных лодок третьего поколения, созданы уникальные производства по изготовлению корпусных конструкций и деталей насыщения из титановых сплавов, производства торпедных аппаратов и подъемно - мачтовых устройств, автономных спасательных снарядов «Приз» и «Бестер».

В 1991 году завод, ориентированный на выпуск военной продукции, оказался в сложных экономических условиях. Руководству завода во главе с генеральным директором Н.С. Жарковым пришлось самостоятельно принимать решения, как выходить из создавшейся ситуации, определять судьбу коллектива. Был разработан план технического перевооружения и переоснащения цехов и стапельных мест, определяющим стало строительство сухогрузных теплоходов и танкеров.

Завод выстоял и сохранил важнейшие технологии, конструкторскую, производственную, научную базы и квалифицированные кадры. С 1993 года он начал работать по новой производственной программе. В последующие годы продолжал наращивать выпуск продукции будучи в составе группы компаний ОМЗ, а затем МНП. Имея устойчивую программу, «Красное Сормово» уверенно смотрит в будущее.

Н.С. Жарков - кандидат технических наук. В 1996 году ему присуждена государственная премия РФ в области науки и техники, награжден орденами Ленина, «Знак почета», «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Указами Президиума ВС СССР от 23 апреля, 31 июля, 26 августа 1985 г. большая группа работников завода награждена орденами и медалями СССР за освоение и выпуск новой спецтехники.

В ознаменование 60-летия судостроения в СССР группа специалистов завода Указом Президиума ВС СССР от 30 августа 1985 г. награждена орденами и медалями СССР.

Указом Президиума ВС СССР от 2 декабря 1985 г. ряд специалистов завода награжден орденами и медалями СССР за выпуск товаров народного потребления.

Указом Президиума ВС СССР от 7 августа 1986 г. группа работников завода награждена орденами и медалями СССР за трудовые заслуги в судостроении.



«Варшавянку»



ПА проекта 0512



АРС пр. 1839



Командир за пультом

За этот период построено и сдано 67 е.д. кораблей и судов, в т.ч.

3 атомные подводные лодки в титановом корпусе пр. 945, 945А.

13 ПЛ пр. 877 «Варшавянка».

ПЛ пр. 651Э с вспомогательной атомной энергетической установкой.

Водоизмещение 3280 т, вспомогательная атомная турбогенераторная установка с ядерным реактором кипящего типа, турбогенератором 600 квт, скорость хода с ВАУ – 4,0 узла.

Экспериментальная ДЭПЛ пр. 613 ЭХГ,

Силовая установка с электрохимическими генераторами ЭХГ-280 (120 квт), криогенный (кислород + водород) источник энергии, скорость хода на ЭХГ – 2,5 узла, аккумуляторная батарея 1 x 112 элем. ДВС 1 x 2 000 л.с., ГЭД 2 x 1350 квт.

4 автономных рабочих снаряда (АРС)

4 спасательных глубоководных снаряда в титановом корпусе, проект 1855 «Приз» (пр. ЦКБ «Лазурит»).

ТТД: водоизмещение - 56 т, длина – 13,5 м, ширина – 3,8 м, осадка – 3,9 м, глубина погружения – 1000 м, экипаж 4 чел., спасены за 1 рейс – 20 чел.

После аварии у бегегов Камчатки АС-28 «Приз» прошел на заводе ремонт и модернизацию в 2006 - 2008 гг.

Спасательный глубоководный аппарат пр. 18270 «Бестер» (ЦКБ «Лазурит»).

ТТД: водоизмещение — 39 т, длина — 12 м, ширина — 3,2 м, осадка — 3,4 м, глубина погружения — 720 м, скорость — 3 узла, экипаж — 3 чел., число спасенных за 1 рейс — 18 чел., корпус — титан, может транспортироваться к месту аварии в корпусе самолета.



ГСА пр. 18270 «Бестер»

6 сухогрузных теплоходов типа «река-море» пр. 1557.



Сухогруз пр. 19610 «ВОЛГА»

30 сухогрузных теплоходов пр. 19610 «Волга».

Головное судно сдано в 1986 г.

ТТД: длина — 139, х м,

ширина — 16,6 м.,

осадка: река — 3,74; море — 4,52 м

Грузоподъемность до 5 500 т,

ДВС 2 x 970 квт, скорость 10 узлов. 4 грузовых трюма, раскрытие — 100%



Сухогруз пр. 19611

В 1985 г. сдан в эксплуатацию цех гальваники (24 000 м²).

В 1991 г. построено здание корпуса главной сборки в цехе МС-1.

Окончено строительство достроечной набережной



Доостроечная стенка



Завод «Волна»

Начато изготовление стиральных машин и отопительных котлов во вновь построенном заводе «Волна» (1982 г.).

Освоен выпуск платяного шкафа с антресолями.



Конвейер сборки стиральных машин

Освоено производство гаражей и ворот к ним.

Налаживается изготовление мельнично-элеваторного оборудования (сепараторы, дробилки, вибростолы).



Гараж

С 1987 г. налажено изготовление башенных строительных кранов г/п 10 т (до 1993 г. сдано 126 единиц).

Из—за резкого падения спроса с 1992 г. прекращен выпуск кронштейнов подвесок комбайновых и тракторных прицепов.



На сборке дробилок

В 1994 г. остановлена автоматическая линия «Мультиматик», задействованная в линии изготовления запчастей для с/х.

**ХОЛДИНГ «ОБЪЕДИНЕННЫЕ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ»
«Морские и нефтегазовые проекты»
(ОМЗ - МНП)**

ОАО «Завод «Красное Сормово»

Генеральный директор
ЖАРКОВ
Николай Сергеевич

1995-2005 гг

Техническое руководство:
Константинов А.И.
Цепилов А.В. с 1999 г



25 апреля 2005 года - проводы последней подводной лодки



В 1996 г. за организацию строительства атомных подводных лодок пр. 945 «Барракуда», Генеральному директору завода «Красное Сормово» Жаркову Николаю Сергеевичу присуждена Государственная премия Российской Федерации.

Указом Президента Российской Федерации от 4 марта 1999 г. за заслуги в выпуске продукции оборонного значения, группа специалистов завода награждена орденами и медалями Российской Федерации.

В 2001 г. за разработку и создание новой техники специалисты завода: Константинов Александр Иванович — технический директор, Островский Владимир Афанасьевич — зам. генерального директора удостоены Премии Правительства Российской Федерации.

В 1995 - 2005 годы построены 71 судно, в т.ч:

2 неатомные подводные лодки типа «Варшавянка»,

11 грузовых теплоходов пр. 19610,

1 ед. грузового теплохода пр. 19611,

8 грузовых теплоходов пр. 17310

(головной сдан в 1995 г),

ТТД: длина — 96,3 м., ширина — 6,7 м., осадка — 4,6 м., г/п 3 000 т.

ДВС 1 х 1740 квт., скорость -11 узлов, экипаж — 10 чел.



Сухогруз пр. 17310

3 грузовых теплохода пр. 00101 «Русич» (головной сдан в 2003 г),

ТТД: длина — 128,2 м., ширина — 16,74 м., осадка — 4,2 м., г/п река — 3720 т., море — 4925 т

ДВС 2 х 1140 квт, скорость — 11 узлов, экипаж — 12 чел.



Сухогруз пр. «РУСИЧ»

10 танкеров пр. 19614 (Головной «Нижний Новгород» сдан в 2002 г)

ТТД: длина 141,0 м., ширина — 16,6 м., высота борта -6,0 м., г/п — 6720 т

ДВС 2 х 930 квт, скорость — 10 узлов, экипаж — 14 человек.



танкеры пр. 19612

5 танкеров пр. 19612, 19612А (Головной сдан в 1999 г)

ТТД: длина — 141 м., ширина — 16,9 м., г/п — река — 4300 т., море — 7600 т

ДВС 2 х 1620 квт., скорость — 10 узлов, экипаж — 20 человек.



танкер пр. 19614



Танкер пр. 19619

3 танкера пр. 19619 (Головной корабль сдан в 2004 г.).

ТТД: длина — 150 м., ширина — 17,3 м., борт — 10,5 м., осадка — 6,7 м, г/п — 13 000 т.,

ДВС 2 x 1620 квт., скорость — 10 узлов, экипаж — 20 человек.



Строительная

Баржа — плашкоут «Эрсай-1» для работ по монтажу опор и свай морских сооружений на Каспийском море.

ТТД: длина — 40,45 м., ширина — 42,61 м., борт — 8,4 м., осадка — 1,65 м, дедвейт — 9200 т.

На барже смонтирован монтажный кран г/п - 450 т., вылет стрелы — 23 м. Левый понтон строился в Астрахани, правый на «Красном Сормове». Стыковка, достройка и сдача (2006 г) на заводе «Лотос».



Переоборудованные в танкеры сухогрузы

Выполнялись договорные работы по переоборудованию речных сухогрузных барж в наливные.

Переоборудовались грузовые теплоходы типа «Волжский» в танкеры по пр. 05074Т.



Циркуляционные системы

Начато изготовление циркуляционных систем для буровых вышек (пр. ЦСБУ — 4 000).

Из-за падения количества заказов, остановлены мартеновский и прокатный цехи.

ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

АО «Завод «Красное Сормово»

Генеральный директор
ЖАРКОВ
Николай Сергеевич

2006 – 2018 гг

Техническое руководство
Цепилов А.В.



Танкер пр. RST 27



В ноябре 2017 г Генеральный директор «Завод «Красное Сормово» Жарков Николай Сергеевич награжден Президентом России орденом «За заслуги перед Отечеством II степени».

29 апреля 2019 года в Кремле Президент России В.В. Путин вручил Звезду Героя труда советнику Генерального директора ПАО «Завод «Красное Сормово» Николаю Сергеевичу Жаркову.

В 2007 г ОАО «Завод «Красное Сормово» - победитель во Всероссийском конкурсе «Лучший российский экспортер года».

В 2008 г Первое место во Всероссийском соревновании (награда и диплом) «Промышленность и производство».

В 2010 г Завод — Победитель Всероссийского конкурса «Лучшие российские предприятия».

С 2006 по 2018 гг. построено
93 судна, в т.ч:

Танкеры по проекту RST 22,
ТТД: длина — 139,95 м,
ширина — 16,6 м.,
борт — 6 м,
дедвейт — 7 000 т,
ДВС 2 х 1200 квт., скорость -
10,5 узла.



Танкер пр. RST 22



танкер пр. 19619

Танкеры по проекту 19900,
(пр. Волго — Каспийское ПКБ).
ТТД: длина — 141,5 м,
ширина — 16,6 м,
борт — 6,82 м,
осадка — 3,6/4,6 м,
дедвейт: 4688/7080 т,
ДВС, 2 х 1200 квт,
скорость — 10,5 узла,
экипаж — 12 человек.



Танкер пр 19900

По проекту RST 27, RST 27M
строятся танкеры — химовозы.

ТТД:
длина — 140,8 м, ширина — 16,9 м,
осадка: река — 3,6, море — 4, 6 м,
детвейд - 5337/7905 т,
6 грузовых танков,
2 ДВС, 2 х 1200 квт,
скорость - 10,5 узла,
2 винтовые колонки.



Танкер пр RST 27



Танкер пр RST 27M



«Соммерс»

Дноуглубительное судно с объемом трюма 1 000 м³. по проекту NSND 1 000/

ТТД: длина - 62,6 м, ширина - 14,0 м, осадка — 4,25 м,

Глубина разработки грунта — 20 м.



«Кроншлот»

Судно предназначено для поддержания глубин на подходах к морским портам. Грунт может выгружаться как на берег, так и по плавучему пульпопроводу.

Построено 3 судна: «Сомерс», «Кроншлот», «Кадош».



«Кадош»



Несамоходная баржа пр. 82

Несамоходные сухогрузные баржи по проекту 82 для использования в составе каравана с буксиром — приставкой.

ТТД: длина - 97,5 м, ширина - 16,5 м, осадка — 3,6 м, г/п — 4300 т.

ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

ПАО «Завод «Красное Сормово»

Генеральный директор

ПЕРШИН

Михаил Николаевич

с 25 января 2018 года

Технический директор

Цепилов А.В.



Круизный лайнер пр. РК-300

ПЕРШИН

Михаил Николаевич

Генеральный директор завода с 25 января 2018 года

Решением Совета директоров ПАО «Завод «Красное Сормово» (входит в ОСК) Михаил Николаевич Першин был назначен врио генерального директора, а затем генеральным директором предприятия.

Михаил Першин работает на заводе «Красное Сормово» с 2001 года. На предприятие он пришел после окончания Нижегородского государственного технического университета. В 2001-2007 годах, занимая руководящие должности, участвовал в строительстве и испытаниях теплоходов проектов 17310 и 19614, был ответственным судачником танкеров проектов 19614 и 19612А.

В 2007 году назначен главным строителем судов, а с 2014 года - исполнительным директором завода «Красное Сормово». Михаил Першин отвечал за развитие сектора гражданского судостроения на предприятии, руководил строительством принципиально новых типов судов для транспортных компаний России, Азербайджана, Казахстана, Туркмении, Турции: танкеров проектов 19619, RST22, 19900, RST27 (самая крупная серия танкеров в новейшей истории отечественного судостроения), RST27М, самоотвозных дноуглубительных судов проекта TSHD1000.

Танкеры проекта 19619 *Prezident Heydar Aliev* и *Zengezur*, построенные в 2003 и 2008 годах для Азербайджана, головной танкер проекта 19900 *Jeuhun*, построенный в 2010 году для Туркмении, и головной танкер «ВФ Танкер-1» проекта RST27, построенный для российской компании в 2012 году, включены Британским Королевским обществом корабельных инженеров (Royal Institution of Naval Architects — RINA) в «Список значительных судов года».

Михаил Першин является лауреатом «Премии Нижнего Новгорода» за разработку проекта и строительство танкеров проекта 19619.

Во главе предприятия он продолжит следовать ключевым сормовским принципам: выполнение контрактных сроков и выпуск продукции высочайшего качества.



КРУИЗНОЕ СУДНО пр. PV300

4-х палубный пассажирский теплоход с двумя винторулевыми колонками. Заложено 15.08.2016 г.
Класс судна *М-ПР 2,5 (лед 30) А
Технические характеристики:
Длина габаритная 141 м,
Ширина габаритная 16,80 м,
Осадка по КВЛ 3 м,
Высота борта на миделе 5 м,
Скорость эксплуатационная 25 км/ч
Пассажировместимость 342 чел.
Экипаж и обслуживающий персонал: 144 чел.



Эскиз лайнера



Закладная доска

СУХОГРУЗНЫЙ ТЕПЛОХОД пр. RSD 59

Длина максимальная: 140,88 м;
Ширина: 16,98 м;
Высота борта: 6,00 м;
Осадка (море / река): 4,53/3,60 м;
Дедвейт (море / река): 7535 / 5128 т;
Автономность (море/река) 20/12 сут;
Объем грузовых трюмов: 11292 м³;
Количество трюмов: 2;
Контейнеровместимость (трюм / палуба): 248 (192 / 56) TEU;
Класс Российского Морского Регистра Судоходства КМ (*)
Ice2 R2 AUT1-ICS
Мощность ГД: 2 x 1200 кВт;
Винто-рулевое устройство: 2 ВРК;
Поддуливающее устройство: 1x 230 кВт;
Вспомогательные ДГ: 2 x 332 кВт;
Аварийный ДГ: 1 x 90 кВт;
Экипаж: 11 человек.



Днищевая секция



Сухогрузы пр. RSD 59

ТАНКЕРЫ XXI ВЕКА



Танкер пр 1964
«Нижний Новгород»



Танкер пр. 19619 «Agdash»



Танкер пр. 19900 «SVL Pride»



Танкер пр. RST 22 «Araz river»



Танкер пр. RST 27 «Балт Флот 12»

ПРИЛОЖЕНИЯ

Директора (Управляющие) завода.
Гл. инженеры и ведущие специалисты.
Герои труда, Герои Советского Союза,
Герои Социалистического труда, Герои России,
Герои труда России.
Лауреаты Государственных премий
Завод - пионер технического прогресса
Сормовичи в науке.
Памятники и мемориальные доски сормовичам.
Сормовские боевые корабли на пьедесталах.
Имена Сормовичей на бортах судов.
Кузница кадров. Из рабочих - в директора.
Фотоиллюстрации

ДИРЕКТОРА (УПРАВЛЯЮЩИЕ) ЗАВОДА

1849 - 1870	БЕНАРДАКИ Дмитрий Егорович один из основателей и хозяин Сормовской машинной фабрики
1849 - 1870	УЗАТИС Алексей Иванович
1870 - 1875	ОКУНЕВ Константин Михайлович
1875 - 1883	АШТОН Федор Осипович
1883 - 1885	РЕЙНЕР К.И.
1885 - 1897	ВОРОНЦОВ Владимир Васильевич
1897 - 1900	ФОСС Федор Андреевич
1900 - 1905	МЕЩЕРСКИЙ Алексей Павлович
1905 - 1907	ПРИЕМСКИЙ Николай Николаевич
1907 - 1912	МОСКВИН Николай Дмитриевич
1912 - 1914	ИВИЦКИЙ Виктор Палладиевич
1914 - 1918	ХРЕННИКОВ Сергей Александрович
1918 (5.03-28.06)	ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЙ КОМИССАРИАТ
1918 (28.06-28.12)	ФАБРИЧНО-ЗАВОДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ
1918-1919	МАКАРОВ Иван Григорьевич-пред. коллегии
1920-1921	ЧЕРНОВ Андрей Семенович- пред. коллегии
1921 - 1922	ДАНИЛОВ Николай Дмитриевич
1922 - 1927	КУРИЦЫН Василий Иванович
1927 (яв. -дек.)	ЕРШОВ Михаил Иванович
1927 - 1929	ЛАВРЕНТЬЕВ Павел Федорович
1929 - 1930	ВОИНОВ Василий Кузьмич
1930 - 1932	ЕФРЕМОВ Александр Федорович
1932 - 1933	КУРИЦЫН Василий Иванович
1933 - 1937	СУРКОВ Михаил Архипович
1937 - 1939	МОЧАЛОВ Иван Васильевич
1939 (ноя. -дек)	ПЕРОВСКИЙ Павел Петрович. -и.о. директора
1940 - 1942	МИХАЛЕВ Дмитрий Васильевич
1942 - 1949	РУБИНЧИК Ефим Эмануилович
1949 - 1950	СМИРНОВ Николай Иванович
1950 - 1955	СМЕЛЯКОВ Николай Николаевич
1956 - 1960	ЛЯПИН Александр Иванович
1960 - 1974	ЮРЬЕВ Михаил Афанасьевич
1974 - 1984	ЛЕОНОВ Николай Ефимович
1984 - 2018	ЖАРКОВ Николай Сергеевич
2018 по н.в.	ПЕРШИН Михаил Николаевич

ГЛАВНЫЕ ИНЖЕНЕРЫ И ВЕДУЩИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ

Алексеев Ростислав Евгеньевич	Гл. конструктор
Барановский Фиофилакт Сергеевич	Технический руководитель
Беляев Федор Сергеевич	Механик
Брызгалов Александр Андреевич	Гл. инженер с 1963 г
Воробьев Владимир Петрович	Гл. конструктор
Демьянович Анатолий Николаевич	Гл. инженер с 1953 г
Жарков Николай Сергеевич	Гл. инженер (с 1975)
Животовский Альберт Абрамович	Гл. конструктор
Забегалов Борис Викторович	Гл. инженер с 1967 г
Износков Александр Александрович	Технич. руководитель
Кабачинский Николай Васильевич	Технич. руководитель
Калашников Василий Иванович	Механик завода
Керичев Вячеслав Михайлович	Гл. конструктор
Константинов Александр Иванович	Гл. инженер с 1997 г, исполнительный директор
Крылов Владимир Владимирович	Гл. конструктор
Кузьмин Григорий Иванович	Гл. инженер
Кутейников Николай Николаевич	Технич. руководитель
Лазарев Яков Яковлевич	Механик
Лебедев Владимир Павлович	Технич. руководитель
Малаховский Бронислав Сигизмундович	Технич. руководитель
Маркушев Петр Павлович	Гл. инженер с 1949 г
Михалев Дмитрий Васильевич	Гл. инженер (1938-39)
Михеев Дмитрий Михайлович	Технич. руководитель
Некрасов Алексей Гаврилович	Технич. руководитель
Окунев Михаил Михайлович	Технич. рук-тель
Приемский Николай Николаевич	Механик завода
Ряхин Лев Васильевич	Гл. инженер с 1985 г
Смеяков Николай Николаевич	Директор, гл металлург
Субботин Михаил Глебович	Техниче. руководитель
Тринклер Густав Васильевич	Технич. руководитель
Тюрин Михаил Дмитриевич	Гл. инженер с 1946 г
Цепилов Александр Васильевич	Гл. инженер с 1999 г
Черноверхский Павел Александрович	Гл. инженер с 1955 г

**ГЕРОИ ТРУДА, ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
ГЕРОИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА,
ГЕРОИ РОССИИ, ГЕРОИ ТРУДА РОССИИ**

1. **Анищенков Николай Иванович**
Герой Социалистического Труда, 1958 г.
2. **Белов Иван Павлович** - Герой Социалистического Труда, 1966 г.
3. **Березин Л.И.** - Герой Труда, 1933 г.
4. **Бодров Сергей Николаевич**
Герой Социалистического Труда, 1966 г.
5. **Боков М.Ф.** - Герой Труда, 1933 г.
6. **Власов Алексей Алексеевич**
Герой Советского Союза, (посмертно) 1943 г.
7. **Володин Семен Егорович** - Герой Советского Союза, 1944 г.
8. **Воробьев Владимир Петрович**
Герой Социалистического Труда, 1968 г.
9. **Галанин Тимофей Григорьевич**
Герой Социалистического Труда, 1975 г.
10. **Головин Василий Степанович**
Герой Советского Союза, 1945 г (посмертно)
11. **Деманов В.Г.** Герой Труда, 1933 г.
12. **Жарков Н.С.** Герой труда России, 2019 г.
13. **Зиновьев Иван Иванович** - Герой Советского Союза, 1945 г.
14. **Изотов А.П.** - Герой Труда, 1933 г.
15. **Калинин Д.С.** - Герой Советского Союза
16. **Кваша Николай Иосифович**, Герой России, 1993 г.
17. **Климов В.В.** - Герой Труда, 1933 г.
18. **Кузин Александр Григорьевич**, Герой Советского Союза, 1945 г.
19. **Лапшин В.И.** - Герой Труда, 1933 г.
20. **Маякин Александр Степанович** Герой Советского Союза 1945 г.
21. **Никитин И.В.** - Герой Труда, 1933 г.
22. **Овчинников Василий Федорович** Герой Советского Союза 1940 г.
23. **Пайциков Вячеслав Васильевич**
Герой Социалистического Труда, 1966 г.
24. **Рязанов Василий Георгиевич** - дважды Герой Советского Союза
25. **Семенов Павел Афанасьевич** Герой Советского Союза, 1938 г.
26. **Серебрянников В.И.** - Герой Труда, 1933 г.

27. **Сидоров Иван Захарович**
Герой Советского Союза, 1943 г. (Посмертно)
28. **Сироткин Анатолий Петрович**, Герой Советского Союза, 1940 г.
29. **Старцев С.К.** - Герой Труда, 1933 г.
30. **Сутырин Александр Александрович** Герой Советского Союза, 1944
31. **Тараканов А.А.** - Герой Труда, 1933 г.
32. **Третьяков Тихон Григорьевич** - Герой Труда, 1933 г.
33. **Трусов Евгений Иванович**
Герой Советского Союза, (посмертно) 1944 г.
34. **Удалов Александр Петрович**
Герой Социалистического Труда, 1970 г.
35. **Храмов С.С.** - Герой Труда 1933 г.
36. **Чнегов П.С.** - Герой Труда 1933 г.
37. **Шувалов В.А.** - Герой Труда 1933 г.
38. **Юрьев Михаил Афанасьевич** Герой Социалистического Труда, 1971

ЛАУРЕАТЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРЕМИЙ

1. **Алексеев Ростислав Евгеньевич**
Ленинская (1962 г.), Сталинская (1951 г.)
2. **Васин Александр Иванович** - Ленинская (1962 г.)
3. **Воробьев Владимир Петрович**
Ленинская (1970 г.) Сталинская (1949 г.)
4. **Воронин Михаил Иванович** - Сталинская (1949 г.)
5. **Гайзер Ассир Исаакович** - Сталинская (1949 г.)
6. **Галка Дмитрий Васильевич** - Сталинская (1949 г.)
7. **Ерлыкин Иван Иванович**
Ленинская (1962 г.), Сталинская (1951 г.)
8. **Жарков Николай Сергеевич**
Государственная (1996 г.) Премия СМ СССР (1984 г.)
9. **Животовский Альберт Абрамович** - Государственная (1972 г.)
10. **Забегалов Борис Викторович** - Государственная (1971 г.)
11. **Зайцев Николай Алексеевич**
Ленинская (1962 г.), Сталинская (1951 г.)
12. **Захаров Петр Алексеевич** - Государственная (1982 г.)
13. **Зиненко Георгий Данилович** - Государственная (1972 г.)
14. **Зобнин Балеслав Александрович** - Ленинская (1962 г.)
15. **Кваша Николай Иосифович** - Премия Совета Министров РФ.
16. **Керичев Вячеслав Михайлович** - Сталинская (1949 г.)
17. **Командин Николай Леонидович** - Ленинская (1958 г.)
18. **Константинов Александр Иванович**
Премия Совета Министров РФ.
19. **Коняхин Борис Петрович** - Сталинская (1949 г.)
20. **Коротков Константин Петрович** - Ленинская премия (1958 г.)
21. **Краковский Иван Иванович** - Сталинская (1949 г.)
22. **Краснопольский Леонид Никифорович** - Сталинская (1949 г.)
23. **Кулагин Валерий Николаевич** - Государственная (1982 г.)
24. **Леонов Николай Ефимович** - Государственная (1982 г.)
25. **Леонтьев Борис Андреевич** - Государственная (1980 г.)
26. **Лопатников Анатолий Дмитриевич**
Премия Совета Министров РФ (1984 г.)
27. **Лотович Георгий Николаевич** - Государственная (1972 г.)
28. **Майоров Николай Павлович** - Ленинская (1959 г.)

29. Маркушев Петр Павлович - Сталинская (1949 г.)
30. Маскалик Александр Исаакович - Ленинская (1962 г.)
31. Московкин Виктор Васильевич - Сталинская (1949 г.)
32. Мочалов Юрий Геннадиевич - Государственная (1980 г.)
33. Неферов Алексей Тихонович Премия СМ СССР (1984 г.)
34. Осипов Бронислав Владимирович - государственная (1969 г.)
35. Островский Владимир Афанасьевич Премия СМ РФ
36. Панов Константин Николаевич - Государственная (1971 г.)
37. Пилярский Марианн Михайлович - - Сталинская (1949 г.)
38. Полуэктов Виктор Григорьевич - Ленинская (1962 г.)
39. Попов Леонид Сергеевич Ленинская (1962 г.), Сталинская (1951 г.)
40. Рубинчик Ефим Эммануилович - Сталинская (1949 г.)
41. Рябов Константин Евгеньевич - Ленинская (1962 г.)
42. Смеляков Николай Николаевич - Ленинская (1958 г.)
43. Смирнов Вадим Петрович - Государственная (1982 г.)
44. Соколов Александр Александрович
Премия Совета Министров СССР
45. Старцев Константин Степанович - Ленинская (1970 г.)
46. Сушин Григорий Васильевич - Ленинская (1962 г.)
47. Усов Иван Иванович - Премия Совета Министров СССР (1984 г.)
48. Храмов Николай Иванович - Государственная (1972 г.)
49. Хрипков Александр Васильевич - Ленинская (1958 г.)
50. Чалов Виктор Васильевич - Государственная (1982 г.)
51. Чепурнов Сергей Алексеевич - Сталинская (1949 г.)
52. Черноверхский Павел Александрович
Ленинская (1970 г.) - Государственная (дважды)
53. Шайдаков Борис Петрович - Государственная (1972 г.)
54. Шапкин Иван Михайлович - Ленинская (1962 г.)
55. Якимовский Сергей Николаевич - Сталинская (1949 г.)
56. Янченко Михаил Петрович Премия СМ СССР (1984 г.)

ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО» - ПИОНЕР ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

- 1850 год — Первый собственный пароход-забегка «Ласточка» 20 л.с.
и кабестан с паровой машиной «Астрахань»
- 1851 год — Построены первые пароходы «Заря и «Стрела»
из бельгийских узлов
- 1852 год — 30 апреля спущен «Орел» - первый пароход с железным
корпусом (80 л.с.)
- 1856 год — Первый колесный буксиро-грузо-пассажирский пароход
«Минин» (Две каюты в трюме — мужская и женская)
- 1958 год — Первая в России землечерпалка (80 л.с.)
- 1870 год - Первая в России мартеновская печь на 2,5 т.
- 1871 год — Первый в России двухпалубный товаро-пассажирский
колесный пароход «Переворот» (580 л.с.)
- 1887 год - Первая в Заволжье морская транспортная шхуна «Минин»
водоизмещением 500 т.
- 1888 год - Впервые в России сконструирована и построена
двухколенчатая паровая машина с тройным расширением
пара. (Я.Я. Лазарев, В.И.Калашников)
- 1888 год — Первый морской винтовой танкер «Минин» (320 л.с.).
- 1896 год — Впервые в России мартеновские печи переводятся на
нефтяное отопление, позволившее сократить время плавки.
- 1901 год — Первый в России дноуглубительный снаряд современного
типа «Волжская— 9».
- 1903 год — Нефтеналивные теплоходы «Вандал» и «Сармат» - первые
в мире электродвигателем (дизель- электроход) г/п. 800т.
- 1904 год — Первый морской дизельный танкер «Русь» (700 л.с.).
- 1905 год — Первый в России одночерпаковый снаряд для каменистых
грунтов «Волжская -20».
- 1910 год - Лучшие в стране пассажирские паровозы 1-3-1 «Гончая
Малаховского». Паровозы данного типа строились
на всех заводах России.
- 1913 год — Первые бесшумные форсунки, установленные на котлах
парохода «А.П.Мещерский».

- 1913 год — Первый в России речной мелкосидящий (осадка 1 метр) теплоход «Данилихъа» грузоподъемностью 800т., 2 ДВС по 150л.с. (Кабачинский, Барановский).
- 1913 год - Впервые в мировой практике внедрены на судах паровые машины с клапанным распределением пара по цилиндрам (В.А.Московкин).
- 1916 год — Первый колесной теплоход «Москва» (750л.с.) с горизонтальным ДВС системы Юнкерс.
- 1920 год - Первый советский танк «Борец за свободу тов.Ленин».
- 1927-30 г.г. — Впервые при проектировании нефтевозов для Каспия, ввиду особых условий плавания, конструктора отошли от правил Ллойда и встали на путь расчета при использовании продольной системы набора.
- 1927-30 г.г. - Впервые в мире в качестве грузовых насосов применены два центробежных насоса, приводящиеся отдельными электромоторами, производительностью 1200 тонн в час при давлении 2 атм.
- 1930 год — Впервые на Волге заложена подводная лодка ЦУ-304 «Комсомолец».
- 1930 год — Первые советские землесосы типа «ИРРИГАТОР», отправленные в разобранном виде на Аму-Дарью.
- 1931 год — Первые советские думпкары — дешевле, легче, совершеннее американских.
- 1933 год — Впервые в СССР провели подводную лодку с Волги на Балтику.
- 1933 год — Первый в стране цельносварной колесный буксирный пароход «Сварщик» (150 л.с)..
- 1935 год — Первый в стране опыт секционной сборки и сварки при постройке дизель- электроходного землесоса 250 м³ в час.
- 1935 год - Впервые на судах типа «Военмор Ворошилов» установлены утилизационные котлы для использования тепла и отходящих газов ДВС.
- 1937 год - Впервые на заводах глрода создана сварочная лаборатория.
- 1937-42-53 г.г. Впервые в стране спроектированы и построены землечерпалки «Родина» и «Пятилетка» - 750 м³ в час по грунту и 5000 куб. м. в час по пульпе.

- 1943 год — Впервые в мире при производстве танков внедрена научная разработка академика Патона — автоматическая сварка металла больших толщин под слоем флюса.
- 1950 год — Впервые в речном судостроении построены дизель-электрические ледоколы «Волга» и «Дон» (1700 л.с.).
- 1950 год — Первый танкер дизель-электроход «Генерал Азии Асланов» грузоподъемностью 9300 тонн.
- 1950 - 1958 гг. - Построена самая крупная в мире серия подводных лодок (215 ед.), из них 113 ед. на заводе «Красное Сормово».
- 1955 год — Первая промышленная установка непрерывной разливки стали (УРНС). Группе ученых и работников завода была вручена Ленинская премия.
- 1957 год — Впервые спроектирован и построен безнаборный грузовой т/ход «Колхозница» (30 л.с.).
- 1957-58 гг. — Впервые по чертежам советских конструкторов начали строить подводные лодки за рубежом.
- 1957-59 гг. - Речные суда совершенно нового типа «Ленин» (1958) и «Советский Союз» (1959). Пассажирские трехпалубные дизель-электроходы с системой кондиционирования воздуха в помещениях, с системой ДАУ главных двигателей, с подруливающим устройством в носу и корме, скорость 25 км/час, мощность 2700 л.с.. на 439 пассажиров.
- 1957-59 гг. Впервые в СССР по проекту ЦКБ «Лазурит» построена и испытана ПЛ, вооруженная крылатыми ракетами.
- 1958-59 гг. Первый в мире пассажирский теплоход на подводных крыльях «Ракета».
- 1961 год — Первый в мире морской теплоход на подводных крыльях «Комета» на 118 пассажиров.
- 1961 год - Самый крупный в мире 300-местный теплоход на подводных крыльях «Спутник».
- 1961 год - Впервые в СССР освоена гибка толстолистового и профильного металла из сплава АГМ-61 в холодном состоянии гидравлическими прессами.
- 1962 год — Впервые в СССР морской железнодорожный паром типа «Советский Азербайджан» на 56 двадцатитонных и 18 пассажирских вагонов.
- 1962 год - Построен первый в мире подводный аппарат УПС для 3 чел.

- 1962 год — Построена первая в мире опытная спасательная подводная лодка 666.
- 1962 год — Впервые в мире осуществлена подводная стыковка УПС и ПЛ 666 и совершен подводный переход из одной ПЛ в другую сухим способом
- 1962 год — Первый в СССР катер на воздушной подушке «Радуга».
- 1963-64 г.г. — Первый в мире морское судно на подводных крыльях «Буревестник».
- 1965 год — Первое в мире морское судно-катамаран «Кер-оглы» с краном г/п 250т.
- 1965 год - Первое в СССР пассажирское судно на воздушной подушке для магистральных рек «Сормович» (Шенберг).
- 1965 год - Впервые в мире применено размещение вентиляторной установки для образования воздушной подушки и МО в кормовой части судна, а также обеспечение работы вентилятора и воздушных винтов для движения судна от одного двигателя с возможностью плавного отбора необходимых мощностей.
- 1967 год — впервые в мире построена АПЛ, вооруженная крылатыми ракетами подводного старта.
- 1967-86 г.г. — Построена серия из 87 сухогрузных теплоходов проекта 1557, г/п 2700 т. Принципиально новый тип судов «река-море» плавания.
- 1967 год - Впервые в речном судостроении применена конструкция люков системы В.А. Терентьева (инженер-конструктор завода) с крышками, герметически закрывающиеся гидравликой.
- 1970 год — Приступили к серийной постройке спасательных и рабочих подводных аппаратов СПС (пр. 1837) и АРС (пр. 1838), которые положили начало созданию подводного спасательного флота Советского Союза.
- 1984 год — построена ракетная ПЛ с атомной вспомогательной энергетической установкой (ВАУ).
- 1988 год — успешно завершены морские испытания вспомогательной электрохимической установки на ПЛ 613 ЭХГ.

- 1992 год — начато серийное строительство глубоководных спасательных аппаратов проекта 1855 «Приз».
- 1993 год — сдана многоцелевая АПЛ проекта 945 А — самая малозумная лодка ВМФ СССР.
- 1996 год — начато строительство подводных аппаратов нового поколения (18270) «Бестер».
- 1984 год - Сдана ПЛ «Варшавянка», обладающая высокими показателями бесшумности. Дизель-электрическая подводная лодка проекта 877 — суперкорабль, который в международном справочнике «Джейн» называют «Кило» по классификации, принятой в НАТО. Американцы величают таинственную субмарину «Черной дырой»

Составили Ю.К. Меньщиков, А.А. Постнов

СОРМОВИЧИ - В НАУКЕ

1. Алексеев Ростислав Евгеньевич - доктор технических наук.
2. Брызгалов Александр Андреевич - канд-т технических наук.
3. Воробьев Владимир Петрович - профессор.
4. Воронин Михаил Иванович - профессор, к.т.н.
5. Варварин Николай Николаевич- кандидат технических наук.
6. Воденяпина Ираида Ивановна - кандидат технических наук.
7. Жарков Николай Сергеевич - кандидат технических наук.
8. Животовский Альберт Абрамович- кн.технических наук.
9. Кобачинский Николай Васильевич - профессор, д-р тех. наук
10. Керичев Вячеслав Михайлович - профессор.
11. Климов Иван Васильевич -профессор, доктор технических наук, заслуженный деятель науки и техники РСФСР.
12. Командин Николай Леонидович - кн. технических наук.
13. Краковский Иван Иванович - профессор, д-р техни. наук, заслуженный деятель науки и техники РСФСР.
14. Кузелев Михаил Яковлевич- кандидат технических наук.
15. Кузнецов Алексей Петрович - кандидат технических наук.
16. Куров Игорь Евгеньевич - кандидат технических наук.
17. Леонов Николай Ефимович - кандидат экономических наук.
18. Майоров Николай Павлович - кандидат технических наук.
19. Маскалик Александр Исаакович - кн. технических наук.
20. Марченков Юрий Александрович - д-р экономических наук, ректор института Агропромышленного комплекса.
21. Назаров Герман Владимирович - кандидат технических наук.
22. Новикова Алевтина Михайловна - кн. химических наук.
23. Орлов Лев Павлович - кандидат технических наук.
24. Полканов Леонид Дмитриевич - профессор, кандидат тех. наук
25. Самулеев Владимир Иванович - профессор, доктор тех. наук
26. Сафонов Валерий Александрович- к.э.н.
27. Северюхин Николай Васильевич - кн. технических наук.
28. Сегалович Анатолий Ильич - кандидат технических наук.
29. Секундо Лев Наумович - кандидат технических наук.
30. Смушкевич Людмила Михайловна - кн.технических наук.
31. Тринклер Густав Васильевич - проф., д-р технических наук.
32. Толстолес Петр Григорьевич - кандидат технических наук.

33. Ухин Юрий Вячеславович - кандидат технических наук.
34. Фролов Станислав Флегонтович - проф., д-р философии
35. Чепурнов Сергей Алексеевич - проф., кн.технических наук.
36. Шанин Борис Васильевич - проф., д-р технических наук.
37. Юрьев Михаил Афанасьевич - кандидат технических наук.

ПАМЯТНИКИ И МЕМОРИАЛЬНЫЕ ДОСКИ, ПОСВЯЩЕННЫЕ ВЫДАЮЩИМСЯ СОРМОВИЧАМ

- 1. Алексеев Ростислав Евгеньевич**
На бульваре Юбилейном в Сормовском районе Н. Новгорода установлен памятник, одна из площадей Н.Новгорода носит его имя, на доме, где он жил, укреплена мемориальная доска.
- 2. Гаугель Иван Христианович**
Это имя носит улица в Сормовском районе.
- 3. Ефремов Андрей Павлович**
Этим именем названа улица в Сормовском районе.
- 4. Животовский Альберт Абрамович**
Памятная доска на учебном колпусе технического университета
- 5. Зайцев Николай Алексеевич**
Его имя носит улица Сормовского района.
- 6. Заломов Петр Андреевич**
Имя дано улице в Нижегородском районе.
- 7. Калашников Василий Иванович**
Его именем названа улица в Н.Новгороде.
- 8. Командин Леонид Васильевич**
Это имя увековечено на памятнике жертвам революции 1905 г. (пл. Свободы, Н.Новгород), названа одна из улиц.
- 9. Котов Григорий Николаевич**
Названа улица в Сормовском районе.
На доме, где он жил, установлена мемориальная доска.
- 10. Ляпин Иван Андреевич**
Названа улица в Сормовском районе.
- 11. Леонов Николай Ефимович**
Мемориальная доска установлена на доме, где он жил.
- 12. Мунин Иван Дмитриевич**
Его имя носит улица в Сормовском районе.
- 13. Овчинников Василий Федорович**
В его честь названа улица в Н.Новгороде.
- 14. Павлов Дмитрий Александрович**
Улица "Дмитрия Павлова" в Сормовском р-не.
- 15. Преображенский Феликс Григорьевич**
Мемориальная доска на доме, где он жил. Нижегородский район.

- 16. Рубинчик Ефим Эммануилович**
Улица в Сормове, мемориальная доска на доме, где он жил.
- 17. Рыбаков Никита Иванович**
Улица в Сормовском районе.
- 18. Скосырев Александр Матвеевич**
Улица в Сормовском районе.
- 19. Сутырин Александр Александрович**
Установлен бюст в г. Севастополе, в селе Кадницы.
В Н.Новгороде - улица и учебное заведение его имени.
- 20. Тринклер Густав Васильевич**
Памятная доска на учебном коллпусе технического университета
- 21. Чугурин Иван Дмитриевич**
Названа улица и установлена мемориальная доска.
- 21. Шимборский Виктор Иванович**
Названа улица в Сормовском районе.
- 22. Юрьев Михаил Афанасьевич**
На доме, где он жил, установлена мемориальная доска.

СОРМОВСКИЕ БОЕВЫЕ КОРАБЛИ НА ПЬЕДЕСТАЛАХ

Северный флот. Поселок Видяево.

ПАМЯТНЫЙ ЗНАК ДЭПЛ "ЩУКА"

Посвящен подводной лодке ЦУ-422, погибшей в 1943 году.

Севастополь. Севморзавод. Площадь Бессмертия.

МЕМОРИАЛ-ПАМЯТНИК В БАССЕЙНЕ -

ОГРАЖДЕНИЕ БОЕВОЙ (ПРОЧНОЙ) РУБКИ ПЛ "М-111"

(Командир Я.К. Иосселиани). Лодка построена в 1941 г.

Участвовала в боях с 6.07.1941 по 16.09.1944.

Кольский залив. Губа Оленья.

ПАМЯТНИК ЭКИПАЖУ ДЭПЛ "С-80" (пр. 613).

Погибла в 1962 году. На гранитной плите надпись: "Вечная память подводникам экипажа "С-80".

Нижний Новгород. Завод "Красное Сормово". Аллея Славы.

Памятный знак сормовским строителям подводного флота.

МАКЕТ ОГРАЖДЕНИЯ ПРОЧНОЙ РУБКИ

ДЭПЛ пр. 20120 "САРГАН"

Нижний Новгород. В 2000 году в Нижегородском кремле

установлен памятный знак -

МАКЕТ ОГРАЖДЕНИЯ ПРОЧНОЙ РУБКИ ПЛ "С-13".

Под командованием А.И. Маринеско экипаж С-13 совершил

"атаку века" - потопил немецкий лайнер "Вильгельм Густлофф".

Ярославль, на Тверицкой набережной.

МАКЕТ ОГРАЖДЕНИЯ РУБКИ ПЛ «М-104»

«ЯРОСЛАВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ»

Рядом с памятником размещен оригинальный торпедный аппарат

с ПЛ "М-104 "Ярославский комсомолец".

Москва. Тушино, Химкинское водохранилище.

МУЗЕЙ В ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ Б-396 пр. 641Б.

Подводная лодка (зав. № 123) сдана флоту в 1980 году. Б-396 - лучший корабль Краснознаменной эскадры ПЛ Северного флота, до 1992 г. носила имя "Новосибирский комсомолец". С 1998 г. началось переоборудование её в корабль-музей. Открыт в 2006 году.

Тольятти. Технический музей АвтоВАЗа.

МУЗЕЙ В ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ "Б-307" пр. 641Б.

Подводная лодка пр. 641Б (зав № 124) сдана в 30.12.1980 г. В 2002 году выведена из состава флота. В 2004 году открыт музей.

Волгоград.

ПОЖАРНЫЙ КАТЕР «ГАСИТЕЛЬ».

На пьедестале установлен пожарный катер "Гаситель" - участник Сталинградской битвы в 1942 -1943 гг. (Баркас "Царев" построен на Сормовском заводе в 1903 году).

Германия. Гамбург.

СОВЕТСКАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА "Б-515" (пр. 641Б).

В 2002 г. продана в Германию и после восстановительного ремонта экспонируется как корабль - музей "U-434".

Германия. Пенемюнде.

СОВЕТСКАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА "К-24" (пр. 651).

Продана за рубеж и с 1994 г. использовалась для посещения туристами в Дании, с 1998 г. - корабль - музей "U-461".

По состоянию на 2017 год в 36 странах в качестве памятников и музейных экспонатов сохраняются 105 подводных лодок, установлено 73 памятника с использованием конструкций подводных лодок.

ИМЕНА СОРМОВИЧЕЙ НА БОРТАХ СУДОВ

(Первая дата - год постройки судна, вторая - присвоение имени)

"Конструктор Алексеев" (1980, 2002) - СПК "Метеор"

Е. Р. Алексеев - генеральный конструктор судов
на подводных крыльях

"Дмитрий Бенардаки" (1860) - буксирный пароход

«**Николай Бенардаки**» (1872 г.) - грузо-пассажир. пароход

"Бенардаки" (1891) - морск нефтеналив самоходная шхуна

Д.Е. Бенардаки - основатель Сормовского завода.
Н.Д. Бенардаки - сын Д.Е. Бенардаки

"Механик Беляев" (1859) - буксирный пароход .

Ф.С. Беляев - механик, технический руководитель завода
по котлам и судовому машиностроению.

"Инженер Ерлыкин" (1994, 2002) - СПК типа "Метеор"

И.И. Ерлыкин - зам. генерального конструктора
ЦКБ по СПК.

"Конструктор Животовский" (2013) - танкер пр. RST-27

А.А. Животовский - главный конструктор завода.

"Николай Зайцев" (1968, 1994) - СПК типа "Метеор"

Н.А. Зайцев - главный инженер ЦКБ по СПК.

"Пётр Заломов" (1953) - буксир пр.10

"Пётр Заломов" (1970) - грузовой теплоход пр. 1557

П.А. Заломов - сормовский рабочий, знаменосец
первомайской демонстрации 1902 года.

"Профессор Кабачинский" (1961) - речной танкер пр. 576Т

Н.В. Кабачинский - начальник техбюро, профессор.

"Механик Калашников" (1950) - буксирный теплоход пр. 10 .

В.И. Калашников - зав. машиностроительным отделом завода.

"Инженер Каманин" (1967) - несамоходный плавучий энергоблок
А.Н. Каманин - главный конструктор буксиров.

"Профессор Керичев" (1962) - сухогрузный теплоход пр. 791

"Профессор Керичев" (1978) - сухогруз "река-море" пр. 1557
В.Н. Керичев - главный конструктор завода.

"Профессор И.И. Краковский" (1976) - грузовой теплоход
«река-море» пр 1557.

И.И. Краковский - ведущий конструктор КБ,
гл. конструктор землесосов.

"Григорий Кузьмин" - первый цельносварной буксир
«Сварщик», переименованный в 1946 году.

Г.И. Кузьмин - главный инженер завода, погиб
в авиакатастрофе в 1945 году.

"А.П. Мещерский" (1913) - пассажирский пароход.

А.П. Мещерский - директор завода (1900 -1905).

"Павел Мочалов" (1979) - грузовой теплоход пр. 1557

П.С. Мочалов - сормовский рабочий, революционер.

"Инженер И.Д. Мунин" (1957) - сухогруз пр. 576 .

И.Д. Мунин - зам. нач. судостроительного отдела.

"Евгений Никонов" - названы боевой корабль, тральщик,
речной толкач, сухогруз.

Е.А. Никонов - Герой Советского Союза, до войны жил и
работал в Сормове.

"Судостроитель Некрасов" (1899) - буксирный пароход.

А.Г. Некрасов - зав. судостроительным отделом.

"Николай Приемский" (1896) - пассажирский пароход

"Механик Приемский" (1899) - буксирный пароход

Н.Н. Приемский - директор завода (1905 - 1907)

"Герой Советского Союза И.Э. Сидоров" (1966).- судно-лихтёр
И.Э. Сидоров - работник завода, Герой Советского Союза.

"Николай Смеляков" (1978) - сухогруз "река-море" пр. 1557
Н.Н. Смеляков - директор завода (1949 - 1955),
лауреат Государственной премии.

"Герой Сутырин" (1961) - пассажирский теплоход
"Герой Советского Союза А.А. Сутырин" (1966) -
несамоходный плавучий энергоблок пр.1891
А.А. Сутырин - работник завода, Герой Советского Союза.

"Тихон Третьяков" (1957) - речной сухогрузный теплоход
пр. 576 (б. «Ленинабад»)
Т.Г. Третьяков - сормовский рабочий, Герой Труда.

Всего : 23 человека - 28 именных судов.

КУЗНИЦА КАДРОВ

Из рабочих - в руководители.

АНДРЕЕВ

Андрей Иванович (1903-1969)

С мая 1942 г. по июнь 1943 г. - парторг ЦК ВКП(б) на заводе.

С 1950 г. - начальник Горьковского областного управления Министерства трудовых резервов. Начальник Главного Управления в Министерстве трудрезервов. С 1953 г. - начальник Горьковского областного управления профтехобразования.

БЕЛОВ

Виктор Иосифович (1896-1975)

Токарь механического цеха.

Участник революционных событий, рабфак, работа в аппарате ЦК РКП(б), редактор первой советской радиостанции. С 1931 г. учеба в Промакадемии. До 1957 г. работа на ответственных должностях в МПС. Почетный железнодорожник СССР.

БЛЮХЕР

Василий Константинович (1890-1938)

С 1915 г. - слесарь на заводе.

С 1918 г. - Председатель Челябинского ревкома, военный министр Дальневосточной Народной Республики. С 1924 г. - главный военный советник в Китае. С 1929 г. - командующий Краснознаменной Особой Дальневосточной Армией. Маршал Советского Союза.

БОГДАНОВ

Иван Анфимович

Рабочий судостроительного цеха.

Участник революционных событий, гражданской войны. С 1920 г. - председатель Сормовского райисполкома, председатель Севастопольского Горисполкома, председатель Совпартконтроля Крымской АССР.

С 1927 г. ответственный работник Совпартконтроля Казахстана, Азербайджана, Москвы.

БОРОВИКОВ

Александр Александрович

Начальник цеха. Главный металлург завода.

В годы ВОВ директор оборонного завода в Горьком.

БРЫЗГАЛОВ

Александр Андреевич (1913-1976)

Начальник цеха, начальник производства завода.

Главный инженер завода. Директор Горьковского филиала

Центрального научно-исследовательского института технологии судостроения (ЦНИИТС). Кандидат технических наук.

БУРЛАКОВ

Юрий Тимофеевич

На заводе с 1968 г. старший мастер, начальник цеха.

С 1980 г. директор СПТУ-5. С 1984 г. директор Силикатного завода №1.

ВАХЛАМОВ

Александр Николаевич (1895-1938)

Участник революционных событий в Сормове.

С 1920 г. председатель Нижегородского УК ВКП(б). С 1930 г.

ответственный секретарь Черноземного ОК ВКП(б). С 1934 г. -

Курский Обком ВКП(б). 1938 г. - репрессирован, погиб.

Позднее реабилитирован.

ВАСИЛЬЕВ

Владимир Константинович (1906-1963)

На заводе с 1929 г.

1934-1945 г. - главный инженер, директор завода им. Воробьева.

С 1945 г. - директор завода "Теплообменник".

ВОЛКОВ

Сергей Павлинович (1927-2010)

На заводе с 1954 г., мастер, старший мастер, начальник цеха,

главный строитель завода по гражданскому судостроению.

Директор Навашинского судостроительного завода "Ока". С 1978 г. -

технический директор Волго-Вятского Управления материально-

технического снабжения Госснаба СССР.

Директор Музея речного транспорта при Волжской Академии Водного транспорта. Почетный работник Транспорта РСФСР. Почетный гражданин Навашинского района.

ГАЛЬЯНОВ

Александр Алексеевич (1889-1969)

На заводе чертежник.

Участник революционных событий и гражданской войны, с 1936 г. учеба в ГИИ. Главный механик на ГЗФС, в годы войны политработник в Уральском военном округе. С 1959 г. на заводе "Красное Сормово" конструктор 1 категории.

ГЛАДЫШЕВ

Сергей Васильевич

Мастер, старший мастер, секретарь заводского комитета ВЛКСМ, Партийная работа. Глава администрации Московского района, вице-мэр Н. Новгорода. Магистр менеджмента. Почетный гражданин г. Н. Новгорода.

ГРЕКК

Виктор Антонович

Начальник цеха, Главный энергетик завода, зам. директора завода по снабжению и финансам.

Директор Правдинского завода радиорелейной аппаратуры.

ДАНИЛОВ Д. М. (1881-1953)

Чертежник, участник революционных событий.

С 1919 г. на партийной и хозяйственной работе в Н. Новгороде.

Директор Горьковского музея Я. М. Свердлова.

ДАНИЛОВ

Николай Дмитриевич (1889-1926)

Токарь в механическом цехе. Член Коллегии Заводоуправления,

Председатель завкома. 1921 г. - первый "красный директор" завода.

С 1922 г. директор Приокского горного округа.

ЕФРЕМОВ

Яков Дмитриевич (1896-1972)

На заводе с 1907 г. рабочий вагономеханического цеха.

Участник революционных событий и гражданской войны. Учеба в совпартшколе. 1921 г. - председатель Отдела народного образования в Н. Новгороде. Председатель Горсовета Казани. Председатель крайисполкома в Саратове, директор заводов в Москве.

ИЗНОСКОВ

Александр Александрович

Инженер-металлург, зачинатель сталеварения по методу Сименса-Мартена на Сормовском заводе. Пуск первой мартеновской печи в России (1870 г.).

С 1873 г. на Путиловском заводе, 1889 г. один из соучредителей Общества Горных инженеров. 1901 г. - Председатель Правления Русского Товарищества по торговле металлами.

КАБАКОВ

Иван Дмитриевич (1891-1937)

С 1912 г. рабочий мостового цеха,

1917 г. - член Президиума Нижегородского Губкома РСДРП.

1921 г. - Председатель Воронежского Горсовета. 1924 г. - Секретарь Тульского Губкома ВКП(б). 1926 г. - Председатель Уральского Облсполкома. Секретарь Свердловского Губкома ВКП(б).

КАРПОВ

Василий Павлович (1900-1972)

Разнорабочий, рассыльный.

С 1918 г. в Красной Армии. С 1920 г. - в ЧК г. Н. Новгород, с 1925 г. - диктурьер НКВД. С 1937 г. зам. директора завода "Красное Сормово". С 1946 г. директор Горьковского з-да "Двигатель Революции".

КВИТКОВСКИЙ

Илья Иванович (1884-1956)

С 1903 г. рабочий паровозостроительного цеха, участник ревсобтий.

С 1915 г. - Молитовская льнопрядильная фабрика, с 1921 г. - председатель завкома Сормовского завода, член Нижегородского Губкома ВКП(б), директор ряда крупных заводов.

КИРИЕНКО

Сергей Владиленович

Мастер, секретарь комитета ВЛКСМ завода.

Молодежный концерн "АМК", компания "Норси-Ойл".

Вице-премьер Правительства РФ. Врио Председателя Правительства РФ (1998 г.). Полномочный представитель Президента РФ в Приволжском Федеральном округе. Председатель Совета концерна "Атоммаш". Агентство по Атомной энергетике РФ. Первый заместитель руководителя Администрации Президента.

КОЗЛОВ

Сергей Кононович (1896-1938)

На заводе с 1914 г. Организатор заводской больничной кассы.

Участник революционных событий. С 1919 г. председатель

Нижегородского Губисполкома.

С 1921 г. на ответственных постах на Украине, Торгпред СССР в Берлине, отв. работник Иваново-Вознесенского Обкома ВКП(б).

КОМАРОВ

Павел Андреевич (1888-1924)

На заводе с 1913 г., рабочий, участник революционных событий. С 1919 г.

начальник Управления заготовок Украинского Наркомпрода

в Харькове, в 1921-1922 гг. - Чрезвычайный уполномоченный по продналогам в Нижегородской Губернии. Далее: ответственные хозяйственные должности в г. Симферополе.

КОМИССАРОВ

Сергей Иванович (1890-1964)

На заводе с 1914 г., токарь.

После 1918 г. председатель Кубано-Черноморского союза водников,

Секретарь Северо-Кавказского Краевого комитета ВКП(б),

окончил Высшие партийные курсы, Высшую партшколу. Председатель Северного крайисполкома.

КОТОВ

Леонид Дмитриевич

На заводе с 1919 г.

Рабфак, Московская Горная Академия, Ленинградский Военно-механический институт. С 1933 г. ведущий конструктор, зам. главного конструктора на одном из заводов. С 1942 г. главный инженер завода "Двигатель Революции". После ВОВ работал на заводах Калининградской области.

КОРШУНОВ

Сергей Иванович (1890-1937)

С 1911 г. токарь механического цеха.

Участник революционных событий, с 1918 г. член Коллегии Заводоуправления. С 1920 г. Председатель Коллегии Ижевских сталелитейных заводов, с 1921 г. - директор Брянского Арсенала, 1922 г. - управляющий Тамбовским пороховым заводом. С 1925 г. управляющий Тульским Сталелитейным трестом. Промакадемия. Член ВЦИК СССР.

КРЕМНИЦКИЙ

Федор Иванович (1887-1932)

Жестянщик фонарного (сварочного) цеха.

Участник революционных событий. С 1913 г. председатель Больничной кассы, с 1920 г. - комендант Нижегородского Кремля, ответственный секретарь Нижегородского Губкома ВКП(б). Далее ответственные должности на Украине, Забайкалье, Костроме.

КРЫЛОВ

Владимир Владимирович

На заводе с 1929 г., чертежник Судоверфи, институт. С 1930 г. - КБ завода. С 1938 г. главный конструктор завода.

В годы ВОВ возглавил работы по модернизации танка Т-34 в новую машину Т-34-85. Погиб в авиационной катастрофе в 1945 г.

КУЗНЕЦОВ Михаил Васильевич

С 1915 г. токарь снарядно-шрапнельного цеха.

1917 г. - в Особом заградотряде Волжского бассейна. 1923 г. - Коммунистический университет, 1934 г. МВТУ им. Баумана, директор крупного московского завода.

КУЗНЕЦОВ

Степан Матвеевич

С 1914 г. рабочий ДОЦ Вагонного отделения.
Участник революционных событий.
1920 г. - председатель Нижегородского Губкома ВКП(б).
1923 г. - Нарком Финансов УССР.
1926 г.-зам. Наркома Финансов СССР.
1930 г.-зам. председателя Госплана СССР. 1931 г. - зам. председателя
Правления Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).

КУЗЬМИН

Григорий Иванович (1903-1945)

На заводе с 1920 г. конторщик, слесарь, конструктор. Институт.
1936 г. - начальник цеха, начальник ПДО, зам. директора. 1940 г. -
Главный инженер завода. В 1945 г. погиб в авиационной катастрофе.
Буксирный пароход "Сварщик" переименован в "Григорий Кузьмин".

КРОХИН

Михаил Васильевич

На заводе с 1928 г., ученик, слесарь-лекальщик.
С 1942 г. на Машиностроительном заводе, конструктор, секретарь
комитета ВЛКСМ, мастер, зам. начальника цеха.
1948 г. - секретарь Ждановского РК ВКП(б) г. Горького
1951 г. - зав. Отделов Горьковского ГК ВКП(б).
1957 г. - зам. Председателя Горьковского Облисполкома.
1967 г. - нач-к Управления УМТС Волго-Вятского региона.

КУРИЦЫН

Василий Иванович (1892-1937)

С 1922 г. - Директор Сормовского завода.
С 1924 г. - Председатель Правления ГОМЗ.
С 1932 г. - Директор Сормовского завода.
С 1934 г. - Директор Луганского завода.
С 1935 г. - Начальник локомотивного Управления Наркомата
Путей Сообщения СССР. В 1937 г. - репрессирован.

ЛЯПИН

Александр Иванович (1907-1973)

На заводе с 1930 г., слесарь, с 1932 г. на строительстве Горьковского Автозавода,

С 1937 г. - на заводе, инструментальный цех, нач. техбюро.

1939 г. - начальник цеха №17, после ВОВ - зам. главного инженера.

С 1956 г. - Директор завода.

С 1960 г. - начальник Технического Управления Горьковского Совнархоза. С 1936 г. - председатель Плановой комиссии Волго-Вятского экономического района Госплана РСФСР.

МАКАРОВ Иван Гаврилович (1888-1949)

С 1904 г. рабочий мартеновского цеха.

1909 г. - ссылка.

1913г. - завод, полускатный цех.

1918 г. - Председатель Коллегии Сормовского завода.

Промакадемия.

С 1920 г. - директор Коломенского завода, директор Донецкого металлургического завода. Руководитель ряда зарубежных поездок в Европу и США.

МАРЧЕНКОВ

Юрий Александрович (1940-2006)

На заводе с 1958 г., мастер, старший мастер, нач-к цеха, секретарь комитета ВЛКСМ завода, секретарь парткома.

1 секретарь Горьковского ГК ВЛКСМ. 1979 г. - секретарь ГК КПСС.

1985 г. - Председатель Горьковского Горисполкома.

1988 г. - 1 секретарь Горьковского ГК КПСС.

1991 г. - ректор регионального института повышения квалификации Агропрома. Доктор экономических наук.

МИРОШИН

Николай Георгиевич (1889-1939)

На заводе с 1913 г., столяр-краснодеревщик.

Участник революционных событий. 1917 г. - зав. Отделом Труда

в Нижегородском совете рабочих депутатов. 1919 г. - председатель

Пермского Губсовнархоза. 1922 г. - директор Царицынского завода

"Красный Октябрь". 1925 г. - директор Коломенского машзавода.

Промакадемия. Директор Ленинградского судостроительного завода, директор паровозоремонтного завода, директор паровозоремонтного завода в г. Улан-Удэ.

МИХАЛЕВ

Дмитрий Васильевич (1916-1982)

На заводе с 1930 г., старший мастер, начальник дизельного цеха.

1937 г. - главный инженер завода.

1939 г. - директор завода.

1942 г. - главный инженер Зеленодольского судостроительного завода.

1944 г. - главный инженер Ленинградской судовой верфи.

1968 г. - генеральный директор завода "Ленарматура".

НЕСТЕРОВ

Сергей Дмитриевич (1905-1985)

На заводе с 1919 г., рассыльный, кузнец, мастер, помощник начальника цеха. Институт. Зам. начальника ОТК, зам. директора завода,

1941 г. - парторг ЦК ВКП(б) на заводе.

1953 г. - гл. инженер Кулебакского металлургического завода.

1957 г. - директор завода.

1960 г. - "Красное Сормово" - зам. директора по металлургии.

ОМЕЛЬЯНЕНКО

Михаил Павлович

Начальник участка, зам. начальника цеха, зам. гл. инженера завода.

Директор Всесоюзного Научно-исследовательского института судового машиностроения.

ОТВАГИН

Александр Федорович (1908-1987)

На заводе с 1925 г., столяр. Институт.

1944 г. - Первый секретарь Сормовского РК КПСС.

1948 г. - директор завода "Электромаш".

1954 г. - начальник отдела кадров завода "Красное Сормово".

ПАНОВ

Михаил Дмитриевич (1906-1994)

С 1925 г. на заводе. В годы ВОВ - начальник цеха №31.

1953 г. - директор филиала ВПТИ на заводе, зам. начальника Технического Управления ГСНХ. 1966 г. - директор ВНИИСМ "Сириус".

ПРОСКУРИН

Алексей Дмитриевич (1902-1990)

С 1925 г. рабочий на заводе, начальник ПДБ дизельного цеха.

С 1933 г. - Машиностроительный завод, начальник цеха, секретарь парткома.

1941-42 гг. - секретарь Горьковского ГК ВКП(б) по оборонной промышленности.

1943-1944 гг. - 1 секретарь Сормовского РК ВКП(б).

1944-1946 гг. - парторг ЦК ВКП(б) на Горьковском автомобильном заводе.

1946-51 гг. - 2 секретарь Горьковского ГК ВКП(б).

1951 -67 гг. - председатель Горьковского Горисполкома.

ПРЕМУДРОВ

Петр Константинович (1891-1938)

С 1912 г. токарь полускатного цеха, участник революционных событий.

С 1917 г. - член Нижегородского Губкома РСДРП.

С 1921 г. - директор завода "Красная Этна".

С 1923 г. - председатель Правления "Металлосиндикат".

С 1925 г. - Председатель Правления Треста Краматорских заводов.

Учеба в Промакадемии. Директор ряда заводов на Урале.

Его именем названа улица в г. Н. Новгороде.

ПРИЕМСКИЙ

Николай Николаевич

Горный инженер, на заводе с 1890 г., заведующий механическим

отделом. С 1904 г. - Главный механик, руководитель Главного технического бюро. 1905- 1907 гг. - директор Сормовских заводов.

Один из буксиров, построенных заводом, носил имя "Механик Приемский".

СУРКОВ

Михаил Архипович

С 1933 г. - директор завода. В 1937 г. - репрессирован, реабилитирован.

С 1939 г. - начальник Управления Главного механика и Главного энергетика в Наркомате судостроительной промышленности.

СЕМАГИН

Илья Никифорович (1885-1937)

Рабочий, участник трех революций, гражданской войны.

Начальник ВЧК в Сормове, работал на ответственных должностях во Владимирской и Ивановской областях.

В 1937 г. репрессирован, расстрелян.

Впоследствии реабилитирован.

СКОСЫРЕВ

Александр Матвеевич (1883-1935)

С 1896 г. слесарь на заводе.

1906 г. - армия, Дальний Восток.

С 1908 г. - слесарь в вагонно-колесном цехе.

1917 г. - член Нижегородского Губкома РСДРП,

зам. Председателя Совнархоза.

1922 г. - управляющий Нижегородской конторы Госбанка, член Правления Государственного Банка РСФСР.

Его имя увековечено в названии улицы в Сормовском районе.

СОКОЛОВ

Александр Александрович (1930 - 2012)

Мастер, ст. мастер, зам. нач. цеха. Секретарь партбюро, секретарь парткома, райкома, горкома КПСС.

Председатель Горьковского горисполкома. Председатель Горьковского облисполкома.

СОМОВ

Анатолий Николаевич

1943-1948 гг. - парторг ЦК ВКП(б) на заводе "Красное Сормово".

1948 г. - Первый секретарь Автозаводского РК ВКП(б).

СТАРОВЕРОВ

Иван Васильевич (1912-1981)

На заводе с 1940 г., мастер, секретарь партбюро цеха, зам. секретаря парткома, Председатель Сормовского райисполкома, начальник Горжилуправления г. Горького.

СТЕПАНОВ

Сергей Александрович (1894-1937)

С 1908 г. рабочий мостового цеха.

Участник революционных событий, отв. работник Нижегородского Губсбвнархоза, председатель Николаевского Совнархоза, директор Николаевского судостроительного завода, директор Украинского завода им. Петровского, член ЦК КП(б) Украины. Расстрелян в 1937 г., реабилитирован (посмертно).

СТЕФАНЕНКО

Иван Денисович (1922-1996)

Участник ВОВ, институт, завод: старший мастер, зам. начальника цеха, председатель завкома, секретарь парткома, первый заместитель Председателя Горьковского Горисполкома.

ТЕРЕШКИН

Николай Федорович

Участник ВОВ, ГИИВТ, завод: ст. строитель, ответственный сдатчик ДЭПЛ.

1958 г. - главный инженер Навашинского судостроительного завода "Ока". 1978 г. - директор завода "Ока".

ТРЕТЬЯКОВ

Модест Тихонович

С 1929 г. токарь на заводе, ГИИ. С 1939 г. - завод.

Первый заместитель председателя Горьковского Облсисполкома.

1941 г. - Председатель Облсисполкома.

1943 г. - Нарком промышленности строительных материалов РСФСР.

УГЛОВ

Дмитрий Алексеевич (1875-1955)

Слесарь. С 1915 г. - приемщик снарядов в шрапнельном цехе, участник революционных событий.

1918 г. - комиссар Губернского продотряда.

1920 г. - председатель Сормовского райсовета, заведующий Губернским отделом соцобеспечения.

С 1929 г. - торговый представитель СССР в Тувинской Народной республике.

ФРОЛОВ

Станислав Флегонтович

Зам. начальника цеха СК-3, начальник отдела труда и зарплат, директор Горьковского филиала ЦНИИТС.

1973 г. - работа в аппарате ВЦСПС.

1984 г. - зав. кафедрой научного коммунизма в Московском институте нефтехимической промышленности им. Губкина.

С 1992 г. - зав. кафедрой проблем развития современного общества.

Профессор, доктор философских наук.

В 1997 г. - издал учебник "Социология, сотрудничество, конфликты", учебное пособие для вузов "Социология".

ХАХАРЕВ

Константин Григорьевич (1888-1937)

На заводе с 1903 г., с 1914 г. - в Армии.

1918 г. - секретарь Исполкома Нижегородского губернского Совета рабочих и крестьянских депутатов.

1919 г. - председатель Нижегородской ЧК

1923 г. - председатель Ульяновского Губисполкома

1930 г. - Кузнецкий металлургический комбинат

С 1932 г. - начальник Управления "Спецсталь", Москва.

ЧУГУРИН

Иван Дмитриевич (1883-1947)

Рабочий, участник революционных событий, член Коллегии ВЧК, зам. директора Сормовского завода, директор завода "Двигатель революции". Арестован в 1937 г., реабилитирован.

Его именем названа улица в Сормовском районе, на доме, где он жил, установлена мемориальная доска.

ШИШКОВ

Алексей Георгиевич

На заводе с 1928 г., клепальщик. Институт. На заводе - начальник отдела подготовки кадров, начальник сварочного, корпусного цехов, начальник корпусного отдела.

1950 г. - директор Навашинского судостроительного завода "Ока".

1957 г. - начальник Управления в Горьковском СНХ.

1965 г. - в ЦКБ "Вымпел".

ЮРЬЕВ

Иван Николаевич

Старший мастер, начальник цеха, зам. директора завода по производству.

С 1965 г. - начальник 3 Главного Управления Министерства Судостроительной промышленности.

ЯНКАВЦЕВ

Василий Федорович (1900-1944)

На заводе с 1938 г., начальник отдела капитального строительства.

1940 г. - заведующий Промышленным отделом Горьковского обкома ВКП(б).

1941 г. - первый секретарь Сормовского РК ВКП(б), секретарь Горьковского Обкома ВКП(б) по танковой промышленности.

1944 г. - 2 секретарь Горьковского ГК ВКП(б).

ВЗГЛЯД СКВОЗЬ ГОДЫ

В ОБЪЕКТИВЕ - ЗАВОД

СОРМОВСКИЙ ЗАВОД НА ФОТОГРАФИЯХ М. ДМИТРИЕВА (Конец XIX - начало XX вв.)



Завод на фоне г. западной стороны.



Сормовский завод.



ВЗГЛЯД СКВОЗЬ ГОДЫ

СОРМОВСКИЙ ЗАВОД НА ФОТОГРАФИЯХ М. ДМИТРИЕВА (Конец XIX - начало XX вв.)

▲ Лавинерое Общество Сорочинск. ▼



Исторический вид.
1890 г.

▲ Лавинерое Общество Сорочинск. ▼



Исторический вид.
1890 г.

▲ Лавинерое Общество Сорочинск. ▼



Строительство здания фабрики.
1890 г.

▲ Лавинерое Общество Сорочинск. ▼



Строительство здания фабрики.
1890 г.

ВЗГЛЯД СКВОЗЬ ГОДЫ

СОРМОВСКИЙ ЗАВОД
НА ФОТОГРАФИЯХ М. ДМИТРИЕВА
(Конец XIX - начало XX вв.)



ЗАВОД - МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ



Начало XX века.
Новая контора завода



Начало XXI века. Заводоуправление



Кабинет директора



ЗАВОД - МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ



Здание электростанции сегодня



Электросиловой цех



Железнодорожное депо (1919-1923)

ЗАВОД В XXI ВЕКЕ



ЗАВОД В XXI ВЕКЕ



АВТОРЫ-СОСТАВИТЕЛИ



МЕНЬЩИКОВ

Юрий Константинович

Родился в 1930 году в Ленинграде. Окончил среднюю школу в Горьком (1948), кораблестроительный факультет Горьковского политехнического института (1954) и специальный факультет Ленинградского политехнического института (1955).

С 1954 года помощник ответственного сдатчика судов на заводе «Красное Сормово».

1955-1965 гг. — ответственный сдатчик судов, старший строитель.

1965 -1969 гг. — главный строитель, начальник сдаточной базы судов.

1969 -1974 гг. — первый заместитель главного конструктора завода.

1974 - 1975 гг. — зам. главного инженера завода по судостроению.

1975 - 1985 гг. — заместитель директора завода по производству.

1985 - 1987 гг. — зам. директора по научной части Волжско-Камского института технологии судостроения.

1987 - 1994 гг. — директор института технологии судостроения.

С 1994 года на пенсии.

Ю.К. Меньщиков - специалист в области организации и технологии постройки, испытаний и сдачи подводных лодок, глубоководных аппаратов и транспортных средств для транспортировки подводных лодок. Отличник судостроительной промышленности.

Дважды награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета», медалями, почетными знаками «Ветеран-подводник», «Изобретатель СССР». Лауреат премии завода «Красное Сормово».

АВТОРЫ-СОСТАВИТЕЛИ



ИЛЕСКИН

Геннадий Андреевич

Родился 1941 года в р.п. Сосновское Горьковской области. После окончания средней школы работал на заводе «Металлист» токарем и неосвобожденным секретарем комсомольской организации.

1962 - 1966 гг. — учеба в Горьковском государственном педагогическом институте им. М. Горького на историко-филологическом факультете.

После окончания института получил направление в среднюю школу пос. Рустай Борского района учителем русского языка и литературы.

В 1968 — 1969 гг. — корреспондент газеты «Сельский механизатор» (Облсельхозтехника). 1970 - 2004 гг. — работа в редакции газеты «Красный сормович» (многотиражная газета завода «Красное Сормово»): корреспондент, зав. отделом (1974), зам. редактора (1981), редактор (1991), с 1999 - главный редактор.

С 2004 г. — научный сотрудник завода «Красное Сормово». Зам. председателя общественной редколлегии и один из авторов-составителей книги «Красное Сормово»: завод и люди» (2006 г).

Член Союза журналистов СССР и России с 1973 года, председатель ревизионной комиссии Нижегородской областной журналистской организации. Награждался Почетными грамотами, знаками отличия областных партийных, комсомольских, журналистских и других общественных организаций. Имеет Почетную грамоту Министерства по делам печати, юбилейную медаль Союза журналистов РФ, знак отличия ВОИ.

Дважды (1982, 1999) лауреат премии завода «Красное Сормово». Ветеран труда.

СОДЕРЖАНИЕ

Вступление Генерального директора М.Н.Першина	3
Директорский корпус завода	5
Бенардаки Д.Е. - основатель завода	21
Бенардаки Д.Е. и его наследники	22
Хроника. События. Факты	23
Награды завода	24
Вехи истории	25

ВЛАДЕЛЬЦЫ ЗАВОДА ИЛИ ВЫШЕСТОЯЩИЕ ВЕДОМСТВА, В СОСТАВ КОТОРЫХ ВХОДИЛ ЗАВОД

Камско - Волжское пароходное общество	27,31
Бенардаки Д.Е. - владелец завода	33
Акционерное общество «Сормово»	37
Опекунский совет при императоре	41
Акционерное общество заводов «Сормово»	45, 49,53, 57, 61
Концерн «Коломна - Сормово»	65,69
Концерн «Сормово -Коломна»	73
Высший Совет Народного Хозяйства. Государственное Объединение Машиностроительных заводов (ГОМЗ)	79,85,89,93
Главное Управление «Главречтранс»	99
Главное Управление Промышленности речного судостроения (Главречпром)	103
Наркомат Судостроительной промышленности	109
Наркомат Танковой промышленности	117,123
Министерство транспортного машиностроения	123
Министерство судостроительной промышленности	123, 133, 135
Управление Судостроительной промышленности Горьковского Совета Народного Хозяйства	143, 151
Министерство Судостроительной промышленности СССР. Первое Главное управление	151, 167
Концерн «Морское судостроение»	175
Холдинг «Объединенные машиностроительные заводы». «Морские нефтегазовые проекты». (ОМЗ-МНП)	181
Объединенная Судостроительная Корпорация (ОСК)	185, 189

ДИРЕКТОРА (УПРАВЛЯЮЩИЕ) ЗАВОДА

Бенардаки ДЕ	21
Узатис А.И	28
Окунев КМ	38
Ашгон ФО	42
Рейнер КИ	46
Воронцов ВВ	50
Фосс ФА	54
Мещерский АП	58
Приемский НН	62
Москвин НД	66
Ивицкий ВП	70
Хренников СА	74
Контрольная комиссия ФЭК	80
Чрезвычайный комиссариат	80
Коллегия заводоуправления	80
Данилов НД	86
Курицын ВИ	90
Ершов МИ	94
Лаврентьев ПФ	94
Воинов ВК	95
Ефремов АФ	100
Сурков МА	104
Мочалов ИВ	110
Перовский ПП	111
Михалев ДВ	118
Рубинчяик ЕЭ	124
Смирнов НИ	132
Смеяков НИ	138
Ляпин АИ	144
Юрьев МА	152
Леонов НЕ	168
Жарков НС	176
Першин МН	190

ФОТОИНФОРМАЦИЯ

У истоков мартеповского производства	36
В судояме Сормовского завода	40
Пароходы, построенные в конце XIX века	48
Продукция Сормовского завода в годы первой мировой войны	78
Завод в первые годы Советской власти	88
На заводе высокие гости	116
100 лет заводу	130
К юбилею завод преобразился	134
Танкеры XXI века	192

ПРИЛОЖЕНИЯ

Список директоров (управляющих) завода	194
Главные инженеры и ведущие специалисты	195
Герои труда, Герои Советского Союза, Герои Социалистического труда, Герои России, Герои труда России	196
Лауреаты Государственных премий	198
Завод «Красное Сормово» - пионер технического прогресса	200
Сормовичи в науке	205
Памятники и мемориальные доски, посвященные выдающимся сормовичам	207
Сормовские боевые корабли на пьедесталах	209
Имена сормовичей на бортах судов	211
Кузница кадров	214
Взгляд сквозь годы. В объективе - завод. Сормовский завод на фотографиях М. Дмитриева	228
Завод - музей архитектуры	229
Завод в XXI веке	234
Авторы-составители	236

Компьютерный набор И.М. Пшеницына

Оформление и верстка Г.А. Илескин

Обложка Н.Г. Куликова